BILAN SOCIO ÉCONOMIQUE 1990

RÉGION DE MONTRÉAL

Office de planification et de développement du Québec

92-06429/

Québec

Document préparé et rédigé par
la Direction régionale
de Montréal

Mai 1991

Recherche et rédaction

Martial Fauteux

Traitement de texte

Ginette Dupuis

Cartes et graphiques

Service de la planification du territoire
Communauté urbaine de Montréal
Michel Lanctôt (OPDQ)
Sylvie Lambert (OPDQ)
Hatra inc.

Révision et édition

Rita Gignac
Service des communications

La collection des bilans socio-économiques régionaux est réalisée
en collaboration avec la Direction des études et politiques régionales de l'OPDQ.

Dépôt légal 4e trimestre 1991
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-22089

PRÉFACE

Je me joins à la Direction de l'Office de planification et de développement du Québec pour présenter le bilan socio-économique de la région de Montréal et je souhaite que ce document constitue un outil de première main pour tous ceux et celles qui œuvrent au développement de la région.

Il s'agit d'un recueil de statistiques et de données socio-économiques pouvant permettre aux citoyennes et citoyens, ainsi qu'aux organismes du milieu, de mieux saisir les réalités régionales pour une meilleure compréhension de leur évolution comme région.

À titre de ministre responsable du développement régional, je remercie les représentants des organismes et le personnel des différents ministères qui ont participé à la réalisation de cet ouvrage.

Le ministre de l'Agriculture, des
Pêcheries et de l'Alimentation,
responsable du Développement régional

YVON PICOTTE

PRÉSENTATION

L'Office de planification et de développement du Québec produit et diffuse depuis quelques années la collection des bilans socio-économiques régionaux.

Ces bilans ont pour objectif de faire le point sur l'évolution récente de l'économie régionale et d'identifier les grandes tendances des prochaines années. Ils sont destinés à un large public.

Nous présentons cette fois le bilan socio-économique de la région de Montréal. Nous pensons que la diffusion de ce document contenant des données et des analyses récentes et inédites fournira un outil utile à tous nos partenaires qui œuvrent au développement de la région de Montréal.

Le directeur général adjoint
Régions ouest du Québec

Pierre Deland

AVANT-PROPOS

Le présent bilan socio-économique trace un portrait des aspects sociaux, économiques et spatiaux de l'île de Montréal, une région administrative québécoise, qui est à la fois une Communauté urbaine et le centre d'une métropole, l'une des grandes agglomérations nord-américaines: Montréal.

Il s'agit du troisième bilan réalisé pour cette région par la direction régionale de l'OPDQ à Montréal. Il constitue non seulement une mise à jour des bilans de 1985 et de 1987, mais également une poursuite de l'enrichissement de la connaissance régionale. On y trouvera d'ailleurs des éléments inédits, notamment sur la culture, la mobilité résidentielle et l'aménagement du territoire.

Les statistiques contenues dans ce document se rapportent principalement aux années 1988 à 1990. Mais, pour certaines dimensions importantes, le point sera fait sur la décennie qui vient de se terminer.

La Direction régionale souhaite que ces informations servent à tous ceux et celles qui sont concernés par le développement de la région de Montréal.

Le directeur régional du
développement à Montréal
et à Laval

Bryant McDonough

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE III
PRÉSENTATION V
AVANT-PROPOS VII
LISTE DES TABLEAUX XI
LISTE DES CARTES XII
LISTE DES GRAPHIQUES XIV
LISTE DES ABRÉVIATIONS XV

INTRODUCTION 1

PARTIE I: LES INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES 7

1.1 Les caractéristiques de la population 7
1.1.1 La démographie 7
1.1.2 La langue, l'origine ethnique et l'immigration 9
1.1.3 La scolarité, les revenus et les seuils de pauvreté 13
1.1.4 Les activités culturelles et de loisirs 19
1.1.5 L'habitation 20
1.2 Le marché du travail 22
1.2.1 La population active 24
1.2.2 La main-d'œuvre en difficulté 29
1.2.3 Les personnes occupées et l'emploi 31
FAITS SAILLANTS 33

PARTIE 2: LES GRANDS SECTEURS DE L'ÉCONOMIE 35

2.1 Une vue d'ensemble 35
2.2 Les activités manufacturières 39
2.2.1 La diminution de l'emploi et la modernisation des activités 39
2.2.2 Des variations sectorielles 40
- Le textile et le vêtement 41
- Les aliments et boissons 41
- Les activités associées aux métaux, aux machines et aux équipements 42
- L'imprimerie et l'édition 42
- Les produits chimiques et le pétrole 43
2.2.3 Les exportations manufacturières 44
2.3 La haute technologie 46
2.3.1 L'aéronautique et le secteur spatial 47
2.3.2 Les communications 48
2.3.3 Les biotechnologies 49
2.3.4 La micro-électronique et l'informatique 49
2.3.5 Le Centre d'initiative technologique de Montréal 50
2.3.6 Le Fonds de développement technologique 50

2.4 Les activités tertiaires 50
2.4.1 Le tertiaire courant et le tertiaire public 51
2.4.2 Le tertiaire supérieur ou les services à la production 55
2.4.3 Le tourisme 58
2.4.4 Les transports 60
- L'activité aérienne 61
- L'activité portuaire 63
- Les autres activités de transport 64
2.5 La construction et les investissements 65
2.5.1 La construction 65
2.5.2 Les investissements 66
2.6 La richesse foncière 71
FAITS SAILLANTS 73

PARTIE 3: L'URBANISATION, LES ESPACES, LES ÉQUIPEMENTS 75

3.1 Les tendances de l'urbanisation 75
3.1.1 Des tendances à long terme 76
3.1.2 Des mesures pour contrer les tendances 78
3.1.3 Réanimation urbaine 79
3.1.4 Une reprise récente de l'étalement résidentiel? 80
3.1.5 Plan de transport et dézonage agricole 80
3.1.6 Déconcentration manufacturière et décentralisation tertiaire 81
- Désindustrialisation et redéploiement manufacturier 83
- Prépondérance du centre-ville et décentralisation tertiaire 84
3.2 L'occupation des sols 87
3.2.1 L'habitation 87
3.2.2 Les espaces industriels 88
3.2.3 Le centre-ville et les espaces commerciaux 90
3.2.4 Les parcs et les espaces naturels 94
3.2.5 La zone agricole permanente 99
3.3 Les schémas d'aménagement 99
3.4 Les infrastructures, équipements et services publics 102
3.4.1 Les infrastructures de transport 103
3.4.2 Les infrastructures et les équipements liés à l'environnement 107
3.4.3 Les infrastructures municipales 108
3.4.4 L'éducation, la santé et les services sociaux 111
- L'éducation 111
- La santé et les services sociaux 112
FAITS SAILLANTS 115

PARTIE 4: DES ORIENTATIONS ET DES PRIORITÉS 117

CONCLUSION 123

Note: Dans la présente publication, le générique masculin est utilisé sans aucune discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Portrait d'ensemble de l'île de Montréal	4
Tableau 2	Montréal et les villes nord-américaines, quelques indicateurs	5
Tableau 3	Perspectives démographiques, île de Montréal, 1986 à 2006	9
Tableau 4	Bilan démographique selon la langue maternelle, île de Montréal, 1981 à 1986	11
Tableau 5	Population selon la langue maternelle, la langue parlée à la maison et l'origine ethnique, Ville, île et Région métropolitaine de Montréal, répartition en pourcentage, 1986	11
Tableau 6	Population immigrée, Montréal, 1986	12
Tableau 7	Migrants, arrivées et sorties, île de Montréal, entre 1984 et 1989	12
Tableau 8	Scolarité, île de Montréal, La population de 15 ans et plus selon le plus haut niveau de scolarité atteint, 1981 et 1986	14
Tableau 9	Revenu et Pauvreté, ville de Montréal, île de Montréal et ensemble du Québec, 1981 et 1986	16
Tableau 10	Revenu des particuliers, ville de Montréal et île de Montréal, 1983 et 1988	17
Tableau 11	Activités et pratiques culturelles et de loisirs, île de Montréal et ensemble du Québec, en pourcentage, 1983 et 1989	21
Tableau 12	Période de construction des logements, île de Montréal et région métropolitaine de Montréal Répartition des logements en pourcentage	22
Tableau 13	Déplacements quotidiens pour motif travail dans la région métropolitaine de Montréal, 1987	23
Tableau 14	Indicateurs du marché du travail, Montréal, les autres régions et le Québec, moyenne annuelle, 1988 à 1990	27
Tableau 15	Principaux indicateurs du marché du travail selon le sexe et certains groupes d'âge, Montréal, Laval et l'ensemble du Québec, 1989 et 1990	28
Tableau 16	Main-d'œuvre en difficulté, île de Montréal, Est de Montréal, Sud-ouest de la ville de Montréal, moyenne annuelle, 1987 à 1990	30
Tableau 17	Licenciements collectifs permanents, île de Montréal et Laval, 1983 à 1990	31
Tableau 18	Répartition des activités économiques, île de Montréal, selon l'emploi, en 1990, selon les investissements, de 1988 à 1990	37
Tableau 19	Répartition des établissements, île de Montréal, selon la taille des entreprises et l'activité économique, 1990	38

Tableau 20 Répartition de l'emploi, île de Montréal, selon la taille des entreprises et l'activité économique, 1990 38

Tableau 21 Répartition de l'emploi, ville, île et région métropolitaine de recensement, 1988 et 1990 39

Tableau 22 Principaux groupes manufacturiers selon l'emploi, île de Montréal et la métropole, 1990 43

Tableau 23 Principaux groupes manufacturiers selon les immobilisations et les réparations, région métropolitaine de Montréal, 1988 à 1990 44

Tableau 24 Expéditions des manufacturiers exportateurs, île de Montréal, 1985 à 1987 46

Tableau 25 R-D industrielle privée, île de Montréal et Laval, 1987 et 1988 51

Tableau 26 Taxe de vente, île de Montréal et le Québec, 1987 à 1990 52

Tableau 27 Répartition des activités tertiaires selon l'emploi et les investissements, île de Montréal et région métropolitaine de Montréal, 1990 54

Tableau 28 Volumes et valeurs des transactions boursières, Montréal et Toronto, 1988 à 1990 57

Tableau 29 Tourisme dans la région métropolitaine de Montréal, estimation de la clientèle de touristes (voyages-personnes), tous buts de voyage, 1980 à 1988 61

Tableau 30 Visiteurs et spectateurs, principaux attraits et événements touristiques, culturels et sportifs, Montréal, 1988 et 1989 62

Tableau 31 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports de Montréal, 1979 à 1989 63

Tableau 32 Tonnage annuel chargé et déchargé au port de Montréal, 1985 à 1990 65

Tableau 33 Principaux chantiers de construction, île de Montréal, 1988 et 1990 67

Tableau 34 Répartition des mises en chantiers, ensemble des logements, territoires de la région métropolitaine de Montréal, 1972 à 1990 68

Tableau 35 Dépenses des secteurs privé et public, île de Montréal et le Québec, en immobilisations et en réparations, de 1988 à 1990 69

Tableau 36 Dépenses en immobilisations et en réparations par activité, île de Montréal, 1988 à 1990 70

Tableau 37 Dépenses publiques en immobilisations et réparations, île de Montréal, 1988 à 1990 71

Tableau 38 Richesse foncière et dépenses, Communauté urbaine de Montréal, 1988 et 1990 72

Tableau 39 Population et déplacements par automobile, île de Montréal et Couronne suburbaine, 1951 à 1987 78

Tableau 40 Indicateurs de la situation de l'île de Montréal au sein de la région métropolitaine de Montréal 82

Tableau 41 Répartition des espaces à bureaux construits en 1987, 1988, 1989, Centre de l'île de Montréal et banlieues 85

Tableau 42 Construction des bureaux privés et publics, centre-ville, ville de Montréal, reste de l'île, rive-sud, Laval, moyenne annuelle en mètres carrés, par période de 10 ans, 1950 à 1989 86

Tableau 43 Évolution des parts de la couronne suburbaine dans les espaces à bureaux de la région métropolitaine de Montréal, 1960 à 1989 87

Tableau 44 Parcs industriels municipaux, île de Montréal, 1990 89

Tableau 45 Répartition des usages du sol par territoire, île de Montréal, 1989 94

Tableau 46 Superficies d'occupation du sol, Communauté urbaine de Montréal, répartition en hectares et en pourcentage, 1989 95

Tableau 47 Potentiels des superficies vacantes, Communauté urbaine de Montréal, principaux volumes de superficies vacantes par municipalité, 1989 96

Tableau 48 Conservation des structures autoroutières de la région montréalaise, Plan d'action: 1988 à 1998 (MTQ) 104

Tableau 49 Conservation des équipements de transport en commun de la région de Montréal, Plan d'action: 1988 à 1998 (MTQ) 105

Tableau 50 Grands équipements régionaux, immobilisations de la Communauté urbaine de Montréal 107

Tableau 51 Travaux de rattrapage, de développement et de sécurité, ville de Montréal, estimation des investissements requis, 1989 à 1999 109

Tableau 52 Dépenses prévues pour le réaménagement urbain par la Ville de Montréal 110

Tableau 53 Établissements d'enseignement et effectifs scolaires, niveaux pré-scolaire, primaire et secondaire, île de Montréal 112

Tableau 54 Établissements de santé et de services sociaux, île de Montréal, 1990 113

Tableau 55 Bilan régional des besoins imputés à la vétusté des établissements hospitaliers, île de Montréal et Laval, 1988 114

Tableau 56 Besoins annuels pour le maintien des actifs des établissements hospitaliers, île de Montréal et Laval, 1989 114

LISTE DES GRAPHIQUES

1. Volume de population et groupes d'âges, île de Montréal, 1971 à 2001 — 8
2. Participation au marché du travail et chômage, Montréal, la métropole et le Québec, décennie 80 — 26
3. Emploi et personnes occupées, île de Montréal et Laval, en milliers, 1990 — 32
4. Immobilisations dans le manufacturier, région métropolitaine de Montréal, 1981 à 1990 — 45
5. Ventes au détail, région métropolitaine de Montréal, 1981 à 1989 — 53

LISTE DES CARTES

Montréal, territoires régionaux — 6
Île de Montréal, zones industrielles — 91
Île de Montréal, occupation du sol — 97
Île de Montréal, zones d'activités et infrastructures de transport — 106

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ADM	Aéroports de Montréal
ATAI	Association du transport aérien international
BEFIM	Bureau des établissements financiers internationaux de Montréal
BSQ	Bureau de la statistique du Québec
CECM	Commission des écoles catholiques de Montréal
CEIC	Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada
CEPGM	Commission des écoles protestantes du Grand Montréal
CDEC	Corporation de développement économique communautaire
CDEST	Corporation de développement de l'Est
CFI	Centre financier international
CFP	Commission de formation professionnelle
CH	Centre hospitalier
CIDEM	Commission d'initiative et de développement économique de Montréal
CIFEJ	Centre international du film pour l'enfance et la jeunesse
CITEC	Centre d'initiative technologique de Montréal
CLSC	Centre local de services communautaires
CMPDGM	Comité ministériel permanent du développement du Grand Montréal
CN	Canadien National
COS	Coefficient d'occupation du sol
COSIM	Conseil scolaire de l'île de Montréal
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec
CREEEM	Comité pour la relance de l'économie et de l'emploi de l'Est de Montréal
CREESOM	Comité pour la relance de l'économie et de l'emploi du sud-ouest de Montréal
CRIQ	Centre de recherche industrielle du Québec
CSSSRMM	Conseil de la santé et des services sociaux de la région du Montréal métropolitain
CSSMM	Centre des services sociaux du Montréal métropolitain
CSS	Centre de services sociaux
CUM	Communauté urbaine de Montréal
EDICOM	Échanges de données informatiques pour le commerce
EED	Échanges électroniques de données
EVP	Équivalent vingt pieds (conteneur)
HEC	Hautes Études commerciales
HLM	Habitation à loyer modique
INRS	Institut national de la recherche scientifique
MAC	Ministère des Affaires culturelles
MICT	Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie
MMSRFP	Ministère de la Main-d'œuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OPDQ	Office de planification et de développement du Québec
OMHM	Office municipal d'habitation de Montréal
OSBL	Organisme sans but lucratif
PRAIMONT	Programme de rénovation des aires industrielles de Montréal

PROCIM	Programme de coopération idustrielle de Montréal
RESO	Regroupement pour la relance économique et sociale du sud-ouest
RMR	Région métropolitaine de recensement
SCHL	Société canadienne d'hypothèque et de logements
SDI	Société de développement industriel
SHDU	Service de l'habitation et du développement urbain
SITA	Société internationale des télécommunications aériennes
SODIM	Société de développement industriel de Montréal
STCUM	Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal
TPS	Taxe sur les produits et services
TVQS	Télévision Quatre Saisons
UQAM	Université du Québec à Montréal

INTRODUCTION

Montréal est une réalité protéiforme et, selon les uns ou les autres, peut donc évoquer :

- simplement la ville de Montréal, la plus populeuse ville du Québec, celle du centre-ville de Montréal, avec ses emplois, ses commerces, ses rues animées, son Vieux-Montréal,
- ce peut être également l'Île, c'est-à-dire l'île de Montréal, la Communauté urbaine de Montréal (CUM), bien que le territoire de cet organisme supramunicipal couvre aussi deux petites îles ; l'Île est également la région administrative 06 de Montréal, région que ne connaît sous cette appellation que la clientèle habituelle des répertoires gouvernementaux,
- ou encore c'est la métropole, une grande agglomération parmi d'autres villes nord-américaines, celle que l'on dit en concurrence avec Toronto, le pôle économique du Québec, la ville internationale, le Grand Montréal des sommets économiques des années 80 ; la métropole, c'est aussi la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal que décrivent les données de Statistique Canada.

Le présent bilan est donc celui de cette réalité complexe qu'est Montréal. Si les observations qu'on y trouve n'ont pas toutes besoin de s'inscrire dans des limites définies, les chiffres se doivent d'entrer dans une case précise : ce sera essentiellement le territoire de l'île de Montréal, bien que des comparaisons puissent être établies avec d'autres territoires.

L'île de Montréal rassemble 1,8 million d'habitants et près de 59 000 établissements y offrent plus de 1,1 million d'emplois.

Pour ce qui a trait à la consommation, l'habitation, le transport ou le travail, le marché montréalais est toutefois à l'échelle métropolitaine et couvre alors un bassin de près de trois millions de personnes, de plus de 1,4 million d'emplois et de près de 1,6 million de travailleurs et de travailleuses.

Le vieillissement de la population, la présence grandissante des immigrants, l'importance de la pauvreté et de la main-d'œuvre en difficulté dans les quartiers défavorisés comptent parmi les préoccupations sociales majeures de la région. Les impacts de ces phénomènes mettent en cause la capacité d'adaptation de la société montréalaise en général, de son économie, de son marché du travail, de ses services publics et de son marché de l'habitation en particulier. L'intégration réussie de la population immigrée sera une force dynamique positive pour la région. Le relèvement socio-économique des quartiers défavorisés sera pour sa part un défi à relever par une approche globale de développement, grâce à la collaboration des multiples intervenants concernés.

Par ailleurs, au delà des facteurs conjoncturels de l'actuelle récession (dont la politique monétaire canadienne), Montréal poursuit la lente modernisation de son économie amorcée depuis plusieurs années sous l'impulsion des changements technologiques et de la concurrence. Cette modernisation est marquée à la fois par la désindustrialisation des zones anciennes et par la tertiarisaiton des activités. Dans l'île de Montréal, les activités manufacturières équivalent à 22,5 % des emplois (1990) et à 16,8 % des investissements (1988-1990) alors que les activités tertiaires regroupent 74,5 % des emplois (1990) et 81,5 % des dépenses en immobilisations et réparations (1988-1990).

Dans le contexte de la mondialisation de l'économie et du libre-échange, la région se doit de relever un double défi : assurer une plus grande intégration des atouts respectifs de son économie et de celle des autres régions québécoises, tout en faisant en sorte de pénétrer davantage les marchés extérieurs. Le développement technologique, surtout dans les communications, le spatial et l'aéronautique, les biotechnologies, la micro-électronique et l'informatique, de même que l'adaptation des entreprises et de la main-d'œuvre à de nouveaux produits et procédés, à de nouvelles professions, à de nouveaux marchés, etc. seront des moteurs de l'avenir économique régional.

Montréal bénéficie aussi d'atouts qu'il convient de rehausser pour mieux assumer ses vocations multiples de ville internationale, de métropole québécoise et de région centrale au sein d'une agglomération importante ; ces principaux atouts sont :

— une position géographique avantageuse, au carrefour de trajets internationaux entre l'Europe et l'Amérique, une situation renforcée par la dualité linguistique montréalaise ainsi que par la confluence culturelle et ethnique qu'on y trouve ;

— un marché régional de taille, facilement accessible et générant des économies externes notables grâce à un ensemble d'infrastructures et de services propres à toute grande ville : installations portuaires multimodales, infrastructures de communications de pointe, réseau autoroutier, Palais des congrès, etc. ;

— un tertiaire supérieur bien développé, avec des services aux entreprises diversifiés, de grandes firmes de génie-conseil, des activités de recherche et de développement en pleine expansion, quatre universités, plusieurs écoles de niveau supérieur, etc. ;

— une main-d'œuvre nombreuse, de plus en plus qualifiée, de plus en plus expérimentée et dont la formation est devenue une priorité pour le développement de la région ;

— une base industrielle diversifiée avec de nombreuses facilités de sous-traitance et d'approvisionnement, avec plusieurs firmes exportatrices ;

— un entrepreneurship régional dont le dynamisme s'impose de plus en plus, appuyé par un leadership affirmé du milieu des affaires et par une concertation avec les intervenants publics, dont la Ville de Montréal et la Communauté urbaine de Montréal ;

— enfin, selon les répertoires internationaux, Montréal est l'une des villes au monde où il est le plus agréable de vivre et où le coût de la vie est le moins élevé, un tel avantage comparatif étant de taille pour attirer des activités internationales.

L'île de Montréal est également au centre d'un espace métropolitain avec lequel elle entretient des échanges nombreux. Appuyés par les infrastructures de transports, ces échanges ont marqué l'urbanisation de la métropole. Trois grandes tendances ont ainsi accompagné l'expansion métropolitaine au cours des trente dernières années : la mobilité résidentielle de la population vers les banlieues, puis de plus en plus entre les banlieues elles-mêmes, un tertiaire courant, surtout commercial, qui suit cette population et un desserrement des emplois industriels à partir de la ville centrale (Montréal). Ces mouvements

ont suscité un débat de fond sur le développement comparé du cœur de la région métropolitaine et des nombreuses villes qui l'entourent (souvent désignées par le terme générique de banlieues).

Les mesures publiques prises pour atténuer, voire contrer les impacts négatifs de ces tendances, une réanimation urbaine dans des quartiers anciens de Montréal et des changements socio-démographiques dans la croissance ont, entre autres, contribué à plus ou moins mettre en veilleuse ce débat. Mais, des événements ou facteurs récents l'ont réengagé. Mentionnons à cet égard le plan de transport annoncé en 1988 par le gouvernement, le dézonage agricole au sein de la métropole et des données récentes sur la construction de logements et sur la mobilité résidentielle, défavorables à l'île de Montréal.

Par ailleurs, la région est marquée par le vieillissement et la vétusté physique et fonctionnelle de plusieurs de ses infrastructures ou équipements publics: routes, réseau d'aqueduc et d'égout, voitures de métro, bâtiments et équipements hospitaliers, zones industrielles, etc. Les besoins de revitalisation ou de modernisation (remise en bon état, adaptation, rattrapage d'entretien, remplacement, etc.) sont nombreux. Ils ont été évalués à au moins 1,8 milliard de dollars sur une période d'environ dix ans pour les infrastructures de transports, les établissements hospitaliers et les infrastructures municipales. Au cours des récentes années, la plupart des intervenants publics ont pris conscience de cette situation et les travaux pour la corriger ont débuté.

Enfin, plusieurs démarches ont été entreprises au cours des dernières années pour tracer les voies d'avenir de Montréal: les Sommets économiques de 1981 et de 1986, le milieu des affaires avec le « Montréal International » en 1985 et le « Montréal oblige » en 1989, le rapport Picard en 1986, les axes de développement du rapport Picard, telles que reprises par l'Entente Canada-Québec sur le développement économique des régions (EDER, 1988), les dossiers sur les orientations et les priorités de développement pour la région de Montréal par l'OPDQ en 1988 et en 1990, la stratégie régionale concertée pour l'emploi du milieu des affaires, des syndicats, de la CUM, de la Ville de Montréal et des banlieues en 1990, les groupes de travail de Desseins sur Montréal 3 en 1990, les experts et consultants (M. Polèse, P.P. Proulx, SECOR, ...), etc. Soulignons enfin la démarche en cours par le Comité ministériel permanent du développement du Grand Montréal (CMPDGM).

Des points communs se retrouvent dans les diverses stratégies énoncées. Ainsi, la haute technologie et la R-D, les dimensions internationales de même que la formation de la main-d'œuvre et l'éducation sont parmi les axes sur lesquels s'appuient plusieurs visions du développement de Montréal. De plus, les dernières années ont vu le développement local dans les quartiers émerger comme une dimension complémentaire au développement de Montréal comme métropole. En outre, deux aspects récents sont venus s'ajouter aux préoccupations antérieures: la place occupée par les immigrants comme composante majeure de la dynamique régionale et le rôle stratégique des technologies de l'information.

TABLEAU 1
PORTRAIT D'ENSEMBLE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

	Année	Île de Montréal	Part du Québec (%)
Population			
Chiffre du recensement	1986	1 752 582	26,8
Chiffre ajusté par le BSQ[1]	1986	1 808 576	26,8
Estimation du BSQ	1991	1 831 278	26,2
Marché du travail			
-Île de Montréal et Laval			
Personnes occupant un emploi	1990	968 000	31,7
Personnes en chômage	1990	118 000	34,2
Taux de chômage	1990	10,9 %	
-Île de Montréal seulement			
Prestataires réguliers actifs de l'assurance-chômage	1990	103 106	—
Prestataires de la sécurité du revenu aptes et disponibles	1990	80 811	—
Pauvreté			
Population dans les familles à faible revenu	1986	442 665	34,0
Emploi			
Estimation de la CEIC	1990	1 145 451	37,5
Investissements			
Investissements privés et publics (M$)	1990	10 475,3	26,2
Ventes au détail			
Revenu gouvernemental total perçu par la taxe de vente (M$)	1989-1990	1 448,4	36,3
Expéditions			
Expéditions des manufacturiers exportateurs (M$)	1987	19 214,7	38,1
Recherches et développement			
Personnes-années en R-D industrielle privée	1987-1988	3 791	42,3

1. Pour tenir compte d'un important sous-dénombrement au recensement de 1986.

Sources: Compilation d'après des données de Statistique Canada, du Bureau de la statistique du Québec, de la Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada, du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, du ministère de la Main-d'œuvre et de la Sécurité du revenu, du ministère du Revenu.

TABLEAU 2
MONTRÉAL ET LES VILLES NORD-AMÉRICAINES
Quelques indicateurs

RÉGION MÉTROPOLITAINE	POPULATION		EMPLOI	TAUX DE CHÔMAGE (en %)		MEURTRES
	Volume (en milliers) 1988	Variation annuelle moyenne (%) 1980-1988	(en milliers) 1988 (en%)	1988	février 1991	par 100 000 habitants[1]
Montréal[2]	2 984	0,6	1 409	9,3	14,3[3]	4,1
Toronto[2]	3 578	2,0	1 892	3,7	8,3	2,7
Boston	4 110	0,4	1 988	3,0	8,2	17,8
Dallas	3 766	3,0	2 020	5,9	5,3	18,5
Washington, DC	3 734	1,7	2 137	2,9	4,5	14,8
Houston	3 641	2,0	1 686	7,0	4,9	17,5
Miami	3 001	1,5	1 500	4,9	8,2	20,8
Cleveland	2 769	−0,3	1 188	5,6		
Atlanta	2 737	3,0	1 431	5,1	6,5	13,1
St-Louis	2 467	0,4	1 182	6,0		
Seattle	2 421	1,8	974	4,8	4,8	6,4
Minneapolis	2 388	1,3	1 340	3,4		
San Diego	2 370	2,9	1 070	4,3	6,3	9,7
Baltimore	2 342	0,8	1 127	4,9		
Pittsburgh	2 284	−0,7	964	6,0		
New York	18 120	0,4	8 463	3,9	6,9	12,8
Los Angeles	13 770	2,2	6 492	4,7	7,4	12,4

1. Ces chiffres sont extraits du dossier *Population Crisis Committee*, 1990. On ignore l'année de référence.
2. Dans le cas de ces deux métropoles, la variation annuelle moyenne porte sur la période allant de 1981 à 1988. Le chiffre de 1981 provient du recensement canadien et celui de 1988 est une estimation de Statistique Canada.
3. Depuis la compilation de ce tableau, Statistique Canada a modifié sa façon de présenter les estimations des données sur la population active. Les chiffres mensuels publiés maintenant dans les répertoires peuvent différer de ceux de ce bilan; les moyennes annuelles ne sont pas touchées par ce changement méthodologique.

Sources: Compilation par l'OPDQ; *US Statistical Abstract 1990*, tables 36 and 630; *US Bureau of Labor Statistics*, 1991; Statistique Canada, Moyennes annuelles de la population active; 1981-1988; cat. 71-529.

MONTRÉAL
Territoires régionaux

Île de Montréal

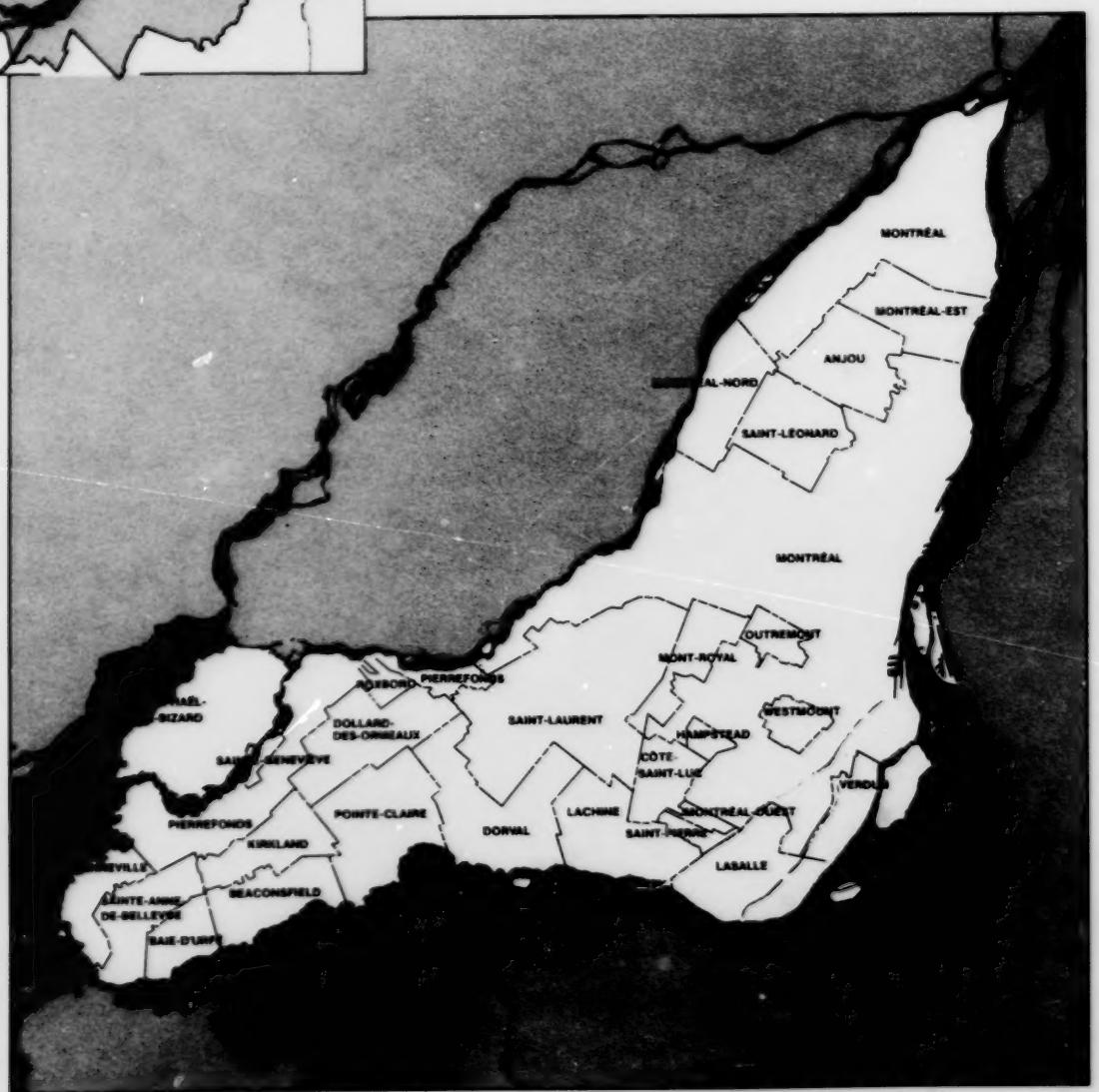
Dans ce bilan, les expressions « Île de Montréal », « Île », « Communauté urbaine de Montréal » ou « CUM » se rapportent indifféremment à ce territoire. La CUM est un organisme supramunicipal couvrant le territoire des 29 municipalités situées sur l'île de Montréal et sur deux petites îles voisines, l'île Bizard et l'île Dorval.

Couronne suburbaine

Ce territoire comprend toutes les municipalités de la région métropolitaine qui sont à l'extérieur de la Communauté urbaine de Montréal.

Limites de la région métropolitaine de Montréal

Sauf exception, indiquée dans le texte, les expressions « métropole », « région métropolitaine », « Montréal métropolitain », « RMR » ou tout autre terme concernant les aspects métropolitains de Montréal se rapportent au territoire de la région métropolitaine de recensement (RMR) défini par Statistique Canada pour 1986.



Cartographie de base: Service de la planification du territoire, Communauté urbaine de Montréal.

OPDQ, Direction régionale de Montréal, 1991.

PARTIE 1 LES INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

1.1 Les caractéristiques de la population

1.1.1 La démographie

Plus du quart de la population québécoise habite l'île de Montréal. Ce territoire regroupe 60 % de la population ou près de 65 % des ménages de la région métropolitaine de Montréal. Selon l'estimation du Bureau de la statistique du Québec (BSQ), l'île compte 1 831 278 personnes ou 796 853 ménages en 1991.

La décennie 1980 a été généralement favorable au relèvement de la situation démographique de l'île de Montréal. Après deux décennies de décroissance, le volume de la population de la ville centrale (Montréal) s'est stabilisé autour d'un million de résidants. De même, après 1981, l'augmentation du nombre de ménages a été plus forte au sein de la CUM qu'auparavant. Plusieurs interventions publiques ont rehaussé au cours des années 80 l'attraction de Montréal: Opération 20 000 logements, revitalisation de zones urbaines, option gouvernementale favorable à la consolidation de l'Île, etc. Ces actions ont atténué une tendance lourde favorable aux banlieues extérieures dans les choix résidentiels des ménages.

La situation semble toutefois s'être détériorée au cours des derniers trois ans. Par exemple, de 1983 à 1987, l'Île a détenu 42,4 % des mises en chantiers de logements de la métropole; de 1988 à 1990, cette part est tombée à 30,9 %. De même, la mobilité résidentielle entre l'île de Montréal et les autres parties de la métropole se traduit par une perte de population pour l'Île; ce solde migratoire négatif est toutefois plus de deux fois et demie plus élevé maintenant qu'il y a cinq ans (-28 571 en 1988-1989 contre -11 062 en 1984-1985).

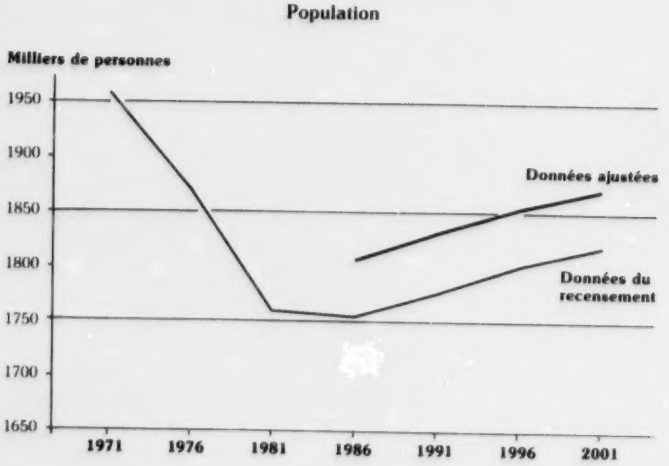
Par ailleurs, le vieillissement de la population est un trait majeur de la démographie régionale. Les pyramides d'âges illustrées dans le graphique I démontrent bien le rétrécissement progressif des groupes de jeunes et l'accroissement des groupes de gens âgés. Le BSQ prévoit que de 1986 à l'an 2001 la part des moins de 20 ans passera de 22,1 % à 20,9 % de la population totale alors que celle des plus de 65 ans se haussera de 12,4 % à 16,1 %.

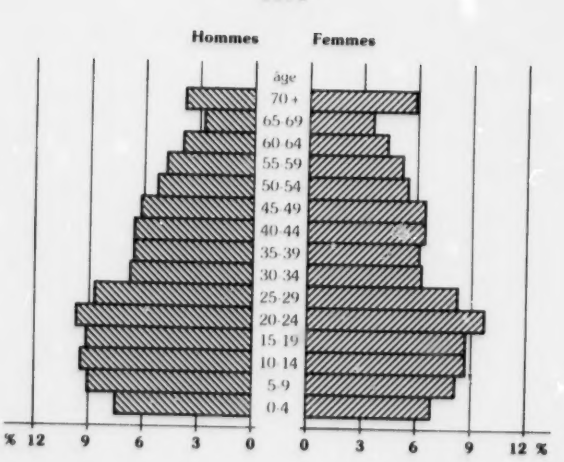
Ce vieillissement aura des impacts concomitants sur des besoins plus grands en matière de services à domicile et sur des adaptations nécessaires du marché du logement. Il occasionnera aussi une diminution de la demande du transport en commun dans l'île de Montréal, baisse que ne pourrait compenser une hausse de la demande par les banlieusards. Une main-d'œuvre vieillissante sera aussi moins mobile géographiquement et imposera une charge socio-économique plus lourde aux divers agents économiques.

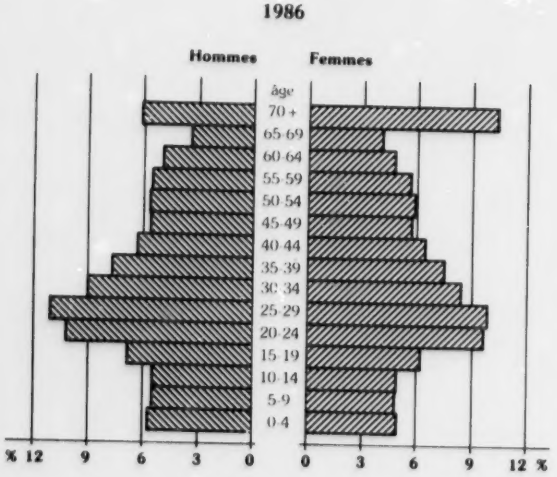
Enfin, une mise au point s'impose concernant les données de population issues du recensement de 1986. À la suite de ce recensement, Statistique Canada indiquait que l'île de Montréal avait 1 752 582 habitants. Ce chiffre est en fait un sous-dénombrement de plus de 3 %, ainsi qu'a pu l'établir le BSQ à partir d'autres fichiers de population. Le chiffre ajusté serait 1 808 576 pour 1986. Les dernières prévisions démographiques du BSQ (1990) sont basées sur les données ajustées et évaluent à 1 870 961 le nombre de personnes dans l'île de Montréal pour l'an 2001.

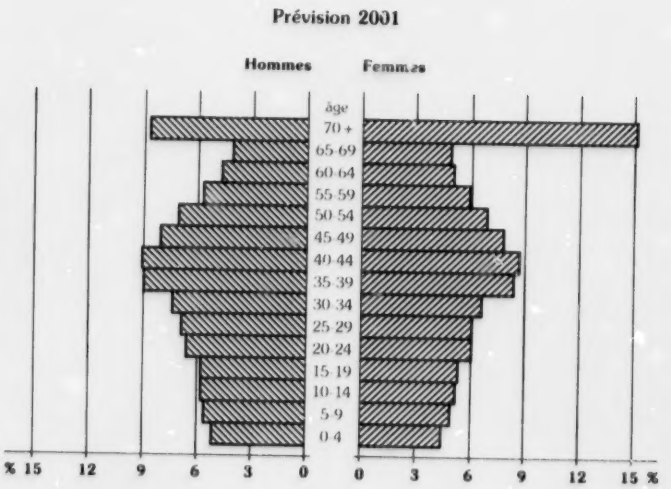
Graphique 1

Volume de population et groupes d'âge, 1971-2001
Île de Montréal









Sources: Statistique Canada, recensements de 1971 et 1986.
Bureau de la statistique du Québec, Statistiques démographiques, 1990, tableau 3.

TABLEAU 3
PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES
ÎLES DE MONTRÉAL
1986 à 2006

	Scénario 1986 Statistique Canada	Scénario 1986 ajusté BSQ[1]
Population		
1986	1 752 582	1 808 576[1]
1991	1 778 300	1 831 278
1996	1 802 300	1 853 316
2001	1 820 900	1 870 961
2006	1 835 600	1 885 217
Ménages		
1986	722 405	745 869
1991	770 480	796 853
1996	807 887	835 854
2001	834 248	863 322
2006	861 386	891 432

1. Le Bureau de la statistique du Québec a ajusté les données du recensement de 1986 pour tenir compte d'un important sous-dénombrement de la population à ce recensement. La colonne de gauche présente pour 1986 le chiffre de population publié par Statistique Canada et un scénario de prévision qui en découle; celle de droite donne le chiffre ajusté par le BSQ pour 1986 et le scénario qui y est associé.

Sources: Bureau de la statistique du Québec (BSQ), *Statistiques démographiques, 1990 et Perspectives démographiques du Québec et ses régions, 1986-2046*, 1990.

1.1.2 La langue, l'origine ethnique et l'immigration

L'île de Montréal conserve un caractère surtout francophone mais la proportion des francophones y est moins élevée que dans l'ensemble de la région métropolitaine ou dans le reste du Québec. Au dernier recensement canadien (1986), environ 57 % de la population de l'Île avait le français comme langue maternelle et langue d'usage comparativement à 67 % pour l'ensemble de la population métropolitaine. Second groupe culturel en importance, les anglophones représentent près de 19 % de la population selon la langue maternelle et 23,0 % quant à la langue parlée. Les Italiens viennent au troisième rang avec 6,0 % des gens selon la langue maternelle et 8,0 % selon l'origine ethnique.

La population immigrée est pour Montréal un apport démographique, économique et social de plus en plus important.

Au cours des récentes années, l'île de Montréal a vu sa population augmenter d'un plus grand nombre d'immigrants que de nouveau-nés. Ainsi, en 1981, il y avait 155 naissances dans l'Île pour 100 immigrants; en 1989, il n'y a plus que 79 naissances pour 100 immigrants.[1] Ce renversement de situation est constaté en fait depuis 1987.

De tous les immigrants admis au Québec entre 1985 et 1989, 88,5 % habitent la région métropolitaine de Montréal.[2] La majorité d'entre eux résident dans l'Île (71 % en 1986) et principalement dans la ville de Montréal (41 % en 1986). Au dernier recensement, près de 22 % de la population de la ville centrale (Montréal) était faite de personnes immigrées dont les pays de

Conseil de la langue française. *Nouvelles tendances démolinguistiques dans l'île de Montréal, 1981-1986*. Notes et documents n° 71, 1989, tableau 2, page 49.

Conseil scolaire de l'île de Montréal. *Les enfants des milieux défavorisés et ceux des communautés culturelles*, mémoire au ministre de l'Éducation du Québec, février 1991, page 46.

naissance étaient surtout l'Italie, Haïti, la Grèce, le Portugal et le Vietnam. La diversité ethnoculturelle montréalaise est cependant en évolution. Il fut un temps où les italophones et les hellénophones constituaient la majorité de la population arrivant au Québec; au cours de la dernière décennie la part la plus grande d'immigrants est venue d'Asie.

Une des conséquences importantes de l'immigration concerne la baisse progressive de la majorité francophone dans l'île de Montréal. En effet, si on tient compte de la langue maternelle des immigrants et de celle des nouveau-nés, on relève que les immigrants non francophones surpassent en nombre depuis 1986 les nouveau-nés qui seront éduqués en français dans les familles montréalaises. L'accroissement net de la population francophone n'atteint pas 3 000 personnes alors que celui des non-francophones dépasse depuis 1987 le chiffre de 11 000 individus par année, de telle sorte que l'augmentation de la population non francophone se fait à un rythme cinq fois plus rapide que celui de la majorité d'expression française.[1]

L'impact de cette situation s'exerce fortement sur le système scolaire montréalais. En 1989-1990, 76,3 % ou 49 981 des élèves allophones du Québec fréquentaient les écoles de l'île de Montréal.[2] En 1989, on retrouvait sur l'Île environ 85 % de tous les élèves inscrits dans les classes d'accueil et de francisation au Québec.[3] On constate que l'acquisition de la compétence linguistique est devenue de plus en plus problématique pour les enfants du primaire et du secondaire, ce qui se répercute sur le rendement scolaire des enfants d'immigrants dont une partie accumule un retard scolaire. Ce retard serait cependant comblé lorsqu'ils poursuivent les études après le secondaire. Plusieurs facteurs explicatifs sont énoncés: la diversification ethnique des enfants d'immigration récente (54 langues maternelles), l'accroissement du nombre d'immigrants ne connaissant pas le français comme langue seconde, la forte concentration ethnique dans certaines écoles. Pour faire face à l'importance grandissante des communautés culturelles dans les écoles montréalaises, le COSIM a évalué à un total de 24,4 millions de dollars les besoins de déboursés annuels additionnels requis par les commissions scolaires de l'île de Montréal.[4]

Enfin, plusieurs municipalités de la région ont mis en place des mesures d'accueil pour adapter leurs services à un nombre de plus en plus grand d'immigrants. Ainsi, Montréal, Montréal-Nord, Saint-Laurent, Laval et la Communauté urbaine (CUM) ont formé des comités pour mieux rejoindre et intégrer les diverses communautés culturelles. Par exemple, Montréal a mis en place un bureau d'aide sociale à l'intention de la clientèle des nouveaux arrivants, un Conseil consultatif sur les relations interculturelles et interraciales (CCRIIM) et un Bureau interculturel de Montréal (BIM). Le gouvernement du Québec est également conscient de l'impact de l'immigration pour Montréal; il entend accroître la proportion d'immigrants francophones (jusqu'à 40 % d'ici 1995) et veut favoriser une plus grande régionalisation des immigrants.[5] Il a aussi présenté en juin 1991 son plan d'action en matière d'immigation et d'intégration. Montréal est évidemment affecté par ce plan qu'accompagne une série de mesures orientées vers les besoins de l'économie: établissement de réseaux d'échanges, formation d'immigrants diplômés avec l'aide des corporations professionnelles, plus d'enseignants-ressources dans les écoles, etc.

1. Michel Paillé, «L'avenir démographique des francophones de l'île de Montréal» dans *L'action nationale*, volume LXXXI, numéro 2, février 1991.

2. COSIM, *Les enfants des milieux défavorisés et ceux des communautés culturelles*, op. cit., page 56.

3. op. cit., page 60.

4. Mémoire adressé au ministre de l'Éducation du Québec, op. cit., février 1991, page 85.

5. Gouvernement du Québec, *Au Québec pour bâtir ensemble*, énoncé de politique en matière d'immigration et d'intégration, décembre 1990.

TABLEAU 4
BILAN DÉMOGRAPHIQUE SELON LA LANGUE MATERNELLE
ÎLE DE MONTRÉAL
1981 à 1986

	LANGUE MATERNELLE		
Effectifs	**Français**	**Autre**	**Total**
Population 1981[1]	1 075 482	718 916	1 794 398
Naissances	63 950	41 274	105 224
Décès	47 816	25 726	73 542
Immigration internationale	6 617	55 686	62 303
Solde[2]	– 13 505	– 64 913	– 78 417
Population 1986[3]	1 084 728	725 238	1 809 966

1. Les données ont été majorées pour tenir compte d'un sous-dénombrement lors du recensement (98,09 % du total en 1981, 96,83 % du total en 1986).
2. À partir des effectifs de 1981, les naissances de la période 1981-1986 sont ajoutées, les décès sont retranchés, le nombre d'immigrants admis est ajouté, ce qui donne une « population attendue » qui est comparée à la population recensée en 1986 (après correction pour tenir compte du sous-dénombrement) pour donner un solde. C'est une méthode dite « résiduelle ». Le solde comprend l'immigration en provenance de toute autre région du Québec comme de toute autre province ainsi que l'émigration à partir de l'île de Montréal.
3. À cause des arrondissements, le total n'est pas nécessairement égal à la somme ou différence des composantes.

Sources: Michel Paillé; *Nouvelles tendances démolinguistiques dans l'île de Montréal, 1981-1996*; Conseil de la langue française; *Notes et documents 71*, mai 1989, tableau I.10, p. 39.

TABLEAU 5
POPULATION SELON LA LANGUE MATERNELLE, LA LANGUE PARLÉE À LA MAISON ET L'ORIGINE ETHNIQUE VILLE, ÎLE ET RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL
Répartition en pourcentage, 1986

	Ville de Montréal	Île de Montréal	Région métropolitaine
Langue maternelle			
Français	64,2	57,5	67,6
Anglais	11,7	18,9	14,8
Italien	5,6	6,0	4,0
Grec	2,1	1,7	1,3
Espagnol	1,3	1,1	0,8
Portuguais	1,4	1,0	0,7
Allemand	0,4	0,5	0,5
Autre langue	6,3	6,3	4,5
Réponses multiples	6,9	6,9	5,8
Langue parlée			
Français	63,7	56,5	66,9
Anglais	14,7	23,0	17,8
Autre langue	13,2	11,9	8,3
Réponses multiples	8,4	8,5	7,0
Origine ethnique			
Française	59,3	52,8	63,3
Britannique	5,2	7,8	6,6
Italienne	7,5	8,0	5,4
Juive	2,6	4,2	2,8
Autochtone	0,3	0,2	0,3
Noire	1,9	1,7	1,2
Autre origine unique	14,6	13,6	10,3
Origines multiples	8,8	11,6	10,0

Source: Bureau de la statistique du Québec; Statistiques régionales; Régions administratives de Montréal et de Laval, Principales caractéristiques de la population de certaines municipalités et certains découpages géographiques; 1990, d'après le tableau 2.

TABLEAU 6
POPULATION IMMIGRÉE
MONTRÉAL
1986

1. POPULATION IMMIGRÉE DE LA VILLE DE MONTRÉAL SELON LE PAYS DE NAISSANCE (peu importe l'année d'arrivée)

Population immigrée	nombre total	215 675
	part de la population totale	21,61 %

Principaux pays de naissance	Nombre d'immigrés	% du total d'immigrés
Italie	40 215	18,65
Haïti	16 315	7,56
Grèce	14 140	6,56
Portugal	12 475	5,78
Vietnam	11 535	5,35
France	10 425	4,83
Pologne	8 835	4,10
États-Unis	7 310	3,39
Royaume-Uni	6 515	3,02
URSS	5 190	2,41

2. PART DE LA POPULATION IMMIGRÉE DU QUÉBEC À MONTRÉAL COMPARATIVEMENT À LA POPULATION TOTALE

	CONCENTRATION (%)		
	dans la région métropolitaine	dans l'île de Montréal	dans la ville de Montréal
Population immigrée	**87,2**	**70,9**	**40,9**

Source: Ville de Montréal; *La population, l'économie et la fiscalité de Montréal*; 14 février 1990; tableau A-5 et A-6.

TABLEAU 7
MIGRANTS, ARRIVÉES ET SORTIES
ÎLE DE MONTRÉAL
entre 1984 et 1989[1]

	ARRIVANT À MONTRÉAL		SORTANT DE MONTRÉAL		
	Nombre	%	Nombre	%	Solde
Autres régions du Québec	212 328	65,0	326 031	80,2	– 113 703
Principaux flux[2]					
Couronne suburbaine de la métropole	129 545	39,6	241 571	59,4	– 112 026
Autres régions québécoises (excluant la couronne)	58 911	18,0	60 539	14,9	– 1 628
Autres provinces canadiennes	45 066	13,8	68 468	16,8	– 23 402
Autres pays (immigrants)	69 338	21,2	11 971	2,9	57 367
Total (migrants incluant immigrants)	**326 732**	**100,0**	**406 470**	**100,0**	**– 79 738**

1. Il s'agit du total cumulatif de données estimées principalement à partir des déclarations de revenus des particuliers (impôt) et d'autres fichiers secondaires (allocations familiales) et portant sur les années 1984-1985, 1985-1986, 1986-1987, 1987-1988, 1988-1989 (données préliminaires pour cette dernière année).

2. Calculs faits sur la base des divisions de recensements. Tous les déplacements ne sont pas calculés en raison du manque de disponibilité de données pour ces territoires.

Source: Compilation spéciale de Statistique Canada, Division des données régionales et administratives, février 1991.

1.1.3 La scolarité, les revenus et les seuils de pauvreté

Être pauvre ou riche, suffisamment ou insuffisamment scolarisé renvoie à un ensemble de conditions d'existence qui définit un état favorable ou défavorable au plan socio-économique.

Par exemple, plusieurs études ont montré que le phénomène de la pauvreté est souvent associé, à Montréal, à la sous-scolarisation des mères, au chômage prolongé, aux logements détériorés, à un revenu familial faible, à la présence de femmes chefs de familles, à l'abandon précoce de l'école et à l'immigration récente. De la même façon, le fait d'être diplômé universitaire, d'être propriétaire de son logement, d'être membre de professions libérales s'accompagnent généralement de revenus familiaux plus élevés. On sait aussi que les différences entre les individus se répercutent dans l'espace : certains quartiers peuvent être qualifiés de pauvres, d'autres de riches en raison du statut socio-économique de la majeure partie de leur population.[1]

La scolarité et les revenus ne sont donc finalement que des traits marquants du profil social et économique d'une population.

En 1986, parmi la population active de l'île de Montréal, environ 23 % des gens n'avaient pas atteint la 9e année. Près de 13 % de la population de 15 ans et plus avait obtenu un grade universitaire. En 1986, on recensait dans l'Île 283 975 personnes de 15 ans et plus qui n'avaient pas 8 années de scolarité. Cette population dite sous-scolarisée serait toutefois en régression. Les moins de 40 ans ne représentaient en effet que 13,1 % des personnes sous-scolarisées alors que 24,8 % des 40 à 54 ans et 40,4 % des 55 ans et plus sont sous-scolarisés.[2]

Une moindre scolarisation entraîne souvent l'exercice d'emplois moins qualifiés et moins rémunérés et, dans une certaine mesure, une plus grande occupation d'emplois à temps partiel. Les moins scolarisés connaissent plus souvent des périodes de chômage ; les plus scolarisés ne sont pas à l'abri des pertes d'emploi mais les moins instruits restent chômeurs plus longtemps après un licenciement. Les demandeurs d'emploi ayant une scolarité plus faible ont généralement moins tendance à poursuivre une formation complémentaire.

La question de la scolarisation de la population soulève également celle du décrochage scolaire qui préoccupe de plus en plus d'intervenants dans la région.

Pour 1988-1989, le ministère de l'Éducation évalue que 65,2 % des élèves inscrits aux réseaux scolaires public et privé de l'île de Montréal obtiendraient leur diplôme du secondaire. Il y aurait donc un taux probable d'abandons scolaires de 34,8 %.[3]

Une autre étude récente du même ministère est toutefois plus explicite.[4] Ainsi, en septembre 1988, sur les 21 691 nouveaux inscrits au secondaire dans l'île de Montréal en septembre 1981, un peu plus de 5 000 avaient abandonné les études au cours de la période de sept ans écoulée (1981-1988). Ce nombre de décrocheurs ou de décrocheuses équivaut donc à 23,6 % de l'effectif de départ (1981) ; pour l'ensemble du Québec, la proportion comparable d'abandons est de 26,2 %. Si on ne considère qu'une période de cinq ans après

1. Conseil scolaire de l'île de Montréal (COSIM) : *Carte de la défavorisation et degré de défavorisation des unités de planification scolaire du territoire du Conseil scolaire de l'île de Montréal*, 1989, 46 pages.
Micheline Mayer-Renaud, Jean Renaud, *La distribution de la pauvreté et de la richesse dans la région de Montréal en 1989*, une mise à jour : Centre de services sociaux du Montréal métropolitain (CSSMM) : décembre 1989, 45 pages, plus annexes.
André Lemelin, Richard Morin, *Le développement économique local et communautaire*, INRS-Urbanisation, mai 1989, chapitre 1.

2. COSIM : « Alphabétiser aujourd'hui... pour demain » dans *Unisson*, mars-avril 1990 : pp. 6 à 12.
COSIM : Statistiques et cartes sur la situation de la sous-scolarisation sur le territoire du Conseil scolaire de l'île de Montréal, avril 1990.

3. Ministère de l'Éducation, *Indicateurs sur la situation de l'enseignement primaire et secondaire*, 1991, 1991, tableau 4.6, page 57.

4. Luc Beauchesne : *Les abandons au secondaire : profil socio-démographique* ; ministère de l'Éducation, février 1991, tableaux 6 et 9. Note : L'abandon scolaire correspond ici au nombre d'élèves sortis du secteur secondaire des jeunes (non en raison d'un déménagement ou d'un décès) et qui sont sans diplôme et non inscrits au collégial après un certain nombre d'années de cheminement.

l'inscription, on constate une hausse des abandons scolaires pour les élèves inscrits respectivement en 1981, 1982 et 1983 dans l'île de Montréal, soit des taux de 19,5 % pour la période 1981 à 1986, de 21,9 % pour celle de 1982 à 1987 et de 22,9 % pour celle de 1983 à 1988.

TABLEAU 8
SCOLARITÉ
ÎLE DE MONTRÉAL
La population de 15 ans et plus selon le plus haut niveau de scolarité atteint 1981 et 1986

Plus haut niveau de scolarité	1981		1986	
	Nombre	%	Nombre	%
N'ayant pas atteint la 9e année	372 815	25,9	336 295	23,2
9e à 13e année				
sans certificat	261 685	18,2	259 385	17,9
avec certificat	219 800	15,3	208 290	14,3
Certificat ou diplôme d'une école de métiers	37 575	2,6	35 670	2,5
Autres études non universitaires				
sans certificat	106 795	7,4	116 585	8,0
avec certificat	163 205	11,3	162 710	11,2
Études universitaires				
sans grade	131 900	9,2	150 140	10,3
avec grade	146 315	10,2	182 890	12,6
TOTAL	**1 440 085**	**100 %**	**1 451 955**	**100 %**

Source: Compilation d'après les recensements du Canada, Statistique Canada, cat. 95-987, cat. 95-959 pour 1981 et cat. 94-110 pour 1986.

Par ailleurs, au recensement de 1986, le revenu moyen des ménages de la région, soit 24 669 $, était inférieur de 7,4 % à celui observé dans l'ensemble du Québec, un écart supérieur à celui remarqué en 1981 (6,3 %). Dans la ville de Montréal, cette différence atteint 21,7 %. De 1983 à 1988, le revenu moyen des particuliers de l'île de Montréal s'est accru de 26,7 % alors que l'indice des prix à la consommation a augmenté de 23,9 %. Cet enrichissement relatif risque toutefois d'être affecté par l'actuelle récession: du quatrième trimestre 1989 au quatrième trimestre de 1990, le nombre de chômeurs dans l'île de Montréal et Laval ensemble s'est haussé de 95 000 à 131 700, soit 38,6 % de plus. En 1988, le tiers des gens gagnaient moins de 10 000 $ dans l'île et un peu plus du cinquième déclaraient des revenus supérieurs à 30 000 $.

La région métropolitaine de Montréal affiche un revenu moyen par ménage parmi les plus bas de toutes les métropoles canadiennes. En raison du grand nombre d'individus qui y vivent sous le seuil de pauvreté établi par Statistique Canada, Montréal est même le « plus gros bassin de pauvreté au pays »[1]

En 1986, le recensement canadien indiquait que 34,0 % des gens vivant sous le seuil de pauvreté au Québec habitaient l'île de Montréal. Plus de 100 000 familles y étaient considérées comme pauvres, soit 21,5 % de toutes les familles. Cinq ans auparavant, ce nombre était de 87 000, soit un

1. Industrie, Sciences et Technologies Canada: « Le Montréal métropolitain - revenus et pauvreté », dans *L'analyse économique*, 12 décembre 1989, vol. 1, n° 12.

accroissement de 15,5 % entre les deux recensements. Plus de 47,0 % des personnes vivant seules dans l'Île sont également sous le seuil de faible revenu en 1986.

La majeure partie (70 %) des personnes à faible revenu de la Communauté urbaine habitent la ville de Montréal, particulièrement dans des quartiers défavorisés. Ces derniers longent surtout le fleuve et l'axe du boulevard Saint-Laurent jusqu'à l'autoroute métropolitaine. C'est le T inversé de la pauvreté, identifié déjà il y a 25 ans[1] et qui s'est élargi au cours des dernières années vers l'est (Rosemont, Saint-Michel), vers l'ouest (Côte-des-Neiges, Cartierville) et le nord (Villeray). Dans ces quartiers où vivent environ 500 000 personnes, près de 200 000 individus sont sous le seuil de la pauvreté, 53 % de la population adulte n'a pas de diplôme d'études secondaires, 17 % de la population active est en chômage, la proportion de la population vivant de la sécurité du revenu dépasse 15 % dans plusieurs zones, les taux de monoparentalité sont plus élevés qu'ailleurs, la population est moins en santé.[2]

Le relèvement socio-économique de ces quartiers représente un enjeu important de développement. La plupart des intervenants montréalais en conviennent maintenant, tant chez les groupes communautaires que dans les milieux d'affaires ou gouvernementaux. Les besoins à satisfaire sont nombreux : scolarisation, logements, emploi, infrastructures, espaces publics, services pour gens âgés, services communautaires, etc. Une approche globale de développement local s'est imposée au cours des cinq dernières années. Les principaux artisans de cette approche sont les corporations de développement économique communautaire (CDEC) qui reçoivent maintenant un appui important de la Ville de Montréal et des autres paliers gouvernementaux. Cinq de ces corporations sont maintenant en opération : la CDEC Centre-sud/Plateau Mont-Royal, la CDEC Centre-nord, la CDEC Rosemont/Petite-Patrie, la Corporation de développement de l'Est (CDEST) et le Regroupement pour la relance économique et sociale du sud-ouest (RESO).

Il est aussi important de souligner les efforts faits par les commissions scolaires à l'égard des élèves des milieux défavorisés, notamment par l'Opération Renouveau depuis 1984. Les besoins à cet égard seraient encore très nombreux (plus d'enseignants-ressources, plus de professionnels spécialisés, plus de maternelles à plein temps, plus de mesures alimentaires, etc.). Le COSIM estime à environ 33 M$ par année les sommes additionnelles requises dans ce domaine.[3]

1. Conseil des œuvres de Montréal : Opération Renouveau social, décembre 1966, 224 pages.

2. Pour plus de détails sur les tenants et aboutissants de la pauvreté à Montréal, on consultera les travaux du Comité de relance de l'économie et de l'emploi du sud-ouest de Montréal (1989-1990), les nombreux dossiers d'études du COSIM sur les zones défavorisées, les travaux effectués au Centre des services sociaux du Montréal métropolitain sur la distribution de la pauvreté et de la richesse et le texte de Pierre Labonté, *La pauvreté à Montréal*, 23 mars 1990, OPDQ (non publié).

3. COSIM : *Les enfants de milieux défavorisés et ceux des communautés culturelles* : op.cit., page 83.

TABLEAU 9
REVENU ET PAUVRETÉ
VILLE DE MONTRÉAL, ÎLE DE MONTRÉAL ET ENSEMBLE DU QUÉBEC
1981 et 1986

		Ville de Montréal	Île de Montréal	Ensemble du Québec
Revenu des ménages ($)				
Moyenne	1981	19 366	22 794	22 869
	1986	26 338	30 848	30 999
Médiane[1]	1981	15 825	18 746	20 007
	1986	20 848	24 669	26 641
Familles économiques[2] à faible revenu[3]				
Nombre	1981	57 990	87 335	268 680
	1986	68 300	100 895	315 820
Pourcentage	1981	22.9	18.7	15.8
	1986	26.0	21.5	17.7
Personnes seules à faible revenu[3]				
Nombre	1981	88 735	116 355	265 220
	1986	108 400	141 615	320 265
Pourcentage	1981	48.1	44.7	45.9
	1986	50.4	47.3	46.4
Population dans les familles à faible revenu				
Nombre de personnes	1986	309 985	442 665	1 300 965
Pourcentage	1986	31.5	25.9	20.5

1. Médiane : valeur centrale séparant la répartition du groupe considéré en deux parties égales, la première regroupant les unités ayant un revenu inférieur à la médiane, la seconde les unités ayant un revenu supérieur à la médiane.
2. Familles économiques : groupe de deux personnes ou plus qui vivent dans le même logement et qui sont apparentées par le sang, par alliance ou par adoption (incluant les personnes en union libre).
3. La pauvreté est mesurée par des seuils de faible revenu qui varient selon la taille des familles ou des ménages et selon la taille de l'agglomération habitée. Ces seuils sont révisés à partir d'informations recueillies lors d'enquêtes par Statistique-Canada. Les données de 1981 sont basées sur des seuils établis en 1978 et sur le revenu de 1980 ; celles de 1986 sur des seuils de 1985 et sur le revenu de 1985.

Source : Statistique Canada, recensements canadiens de 1981 et de 1986, cat. 95-987 et cat. 94-110.

TABLEAU 10
REVENU DES PARTICULIERS
VILLE DE MONTRÉAL ET ÎLE DE MONTRÉAL
1983 et 1988

		1983		1988
Revenu moyen				
Montant ($)	Ville	15 883		19 540
	Île	17 129		21 708
Variation 1982-1987 (%)	Ville		+23,0[1]	
	Île		+26,7[1]	
Répartition en pourcentage				
Moins de 10 000 $	Ville	41,3		36,0
	Île	39,3		33,2
10 001 - 15 000 $	Ville	17,1		14,9
	Île	16,4		14,1
15 001 - 20 000 $	Ville	13,9		12,5
	Île	13,8		12,3
20 001 - 30 000 $	Ville	16,6		17,7
	Île	17,3		18,1
30 001 - 40 000 $	Ville	6,2		9,4
	Île	7,3		10,3
Plus de 40 001 $	Ville	4,8		9,4
	Île	6,2		11,9

1. L'indice des prix à la consommation est passé dans la région de Montréal de 87.6 à 108.5 entre 1983 et 1988 (base 1986 = 100), soit une augmentation de 23.9 %.

Source: Compilation spéciale de Revenu-Canada-Impôt, Section des statistiques fiscales des particuliers, Division des services statistiques.

ASPECTS PARTICULIERS DE LA PAUVRETÉ À MONTRÉAL

LES SANS-ABRI

Une étude du Service de l'habitation et de l'urbanisme de la Ville de Montréal (1989) estimait à environ 2 000 les sans-abri à Montréal. L'itinérance serait causée principalement par la précarité du travail des jeunes, le mouvement de désinstitutionalisation, la marginalisation associée à la consommation d'alcool et de drogues et la détérioration des conditions de logements pour les personnes seules à faible revenu.

Selon une étude du ministère de la Main-d'œuvre et de la Sécurité du revenu (1988), les sans-abri sont le plus souvent des hommes seuls, âgés de 18 à 29 ans, qui ont abandonné les études dès le niveau secondaire.

Références : *Marcel Gaudreau, Pierre J. Hamel :* Le développement urbain viable à Montréal : quelques avenues de réflexion et d'action : *INRS-Urbanisation : mars 1990, chapitre 1 : problèmes sociaux.*

Lia Lévesque, « Le portrait des sans-abri est facile à dresser mais il est plus difficile de les dénombrer », Le Devoir, 16 juillet 1988.

LA FAIM ET LA PAUVRETÉ

Se nourrir, un besoin essentiel que ne peut satisfaire pleinement plusieurs personnes pauvres de la région, particulièrement des personnes seules, des femmes chefs de famille monoparentales, des sans logis, des ménages immigrants revendicateurs de statut, et aussi des enfants d'âge scolaire.

La Table de concertation sur la faim du Montréal métropolitain regroupe des organismes de dépannage alimentaire ainsi que des gens du milieu scolaire et de la santé. Moisson Montréal dessert 137 organismes et distribue quatre millions de livres de nourriture par année ; plus de 80 organismes seraient sur la liste d'attente. Le Garde-Manger pour tous, du quartier de la Petite-Bourgogne, alimente 35 organismes qui distribuent en moyenne 10 000 repas par mois. De plus, les services des commissions scolaires permettent à des milliers d'enfants défavorisés d'avoir un complément de repas quotidien.

1.1.4 Les activités culturelles et de loisirs

Grâce à un sondage réalisé en 1983 et en 1989 auprès d'un échantillon représentatif de la population de 15 ans et plus, on peut esquisser les grands traits du profil culturel des Montréalais.[1]

Ainsi, comme ailleurs au Québec, les activités préférées des Montréalais demeurent les activités physiques et sportives. Mais l'ensemble des loisirs à connotation culturelle occupe nettement le deuxième rang et est mentionné par au moins 64,3 % des gens en 1989, une progression de plus de 12 points de pourcentage depuis 1983. Parmi les activités culturelles, la plus forte participation est tenue par la photographie, suivie par l'écriture, les arts plastiques et les loisirs scientifiques. La fréquentation des bibliothèques et des musées a également connu une forte hausse au cours des années 80. Mentionnons en outre que le Musée des beaux-arts de Montréal est le plus fréquenté des musées québécois. Le cinéma et le théâtre sont les activités de spectacle les plus populaires auprès des Montréalais.

Par ailleurs, sollicités pour donner leur avis sur l'accessibilité des lieux et équipements culturels, 92,0 % des Montréalais croient que les bibliothèques publiques sont facilement accessibles, qu'il en est de même pour les arénas selon 83,5 % des répondants, pour les salles de cinéma (75,3 % des répondants), pour les salles de spectacles (63,2 %), les musées et centres d'exposition (50,2 %). L'accessibilité des centres d'archives ne recueille l'approbation que de 35,8 % des gens.

Ce profil culturel sommaire des Montréalais ne doit toutefois pas faire oublier que la culture montréalaise c'est aussi la ville elle-même, ses quartiers, les traces de son passé, les modes de vie des gens, les facilités et les services offerts, les activités qui s'y déroulent, les lieux, etc.,[2] autant d'éléments que d'autres appellent aussi le paysage culturel.[3] Résumant les conclusions d'autres études sur les activités culturelles à Montréal, un dossier récent montrait en outre que Montréal se compare avantageusement aux autres villes nord-américaines pour la situation des arts et de la culture, que la ville est surtout reconnue pour la créativité de ses producteurs artistiques, que les arts et la culture ont un apport important à l'économie régionale, que l'insuffisance de grands équipements culturels, l'étroitesse du marché montréalais, la faiblesse des appuis du secteur privé sont des carences notables de la vie culturelle régionale.[4]

Le principal atout de Montréal au plan culturel est sa réputation, faite de la richesse et de l'éclectisme de ses expériences historiques et contemporaines, où se juxtaposent les références francophones et anglophones, nord-américaines et européennes, internationales et nationales. Mais la transcription de cette réputation dans le paysage montréalais manque de visibilité. Les manifestations culturelles montréalaises sont cependant, elles, visibles, diversifiées, et suscitent une animation à préserver (le Festival des films du monde, celui du Jazz, de l'Humour, de nombreux Salons, celui du Livre et des Métiers d'art, des Colloques, des Foires, etc.). Il y a certes des lieux et équipements importants: le Vieux-Port, le Vieux Montréal, le complexe Stade-Jardin botanique, le Musée des beaux-arts, la Place des arts, le Monument national, etc. Il y a aussi le réseau des Maisons de la culture mis en place par la Ville de Montréal. Mais leur aménagement est inégal et

1. Gilles Pronovost, ministère des Affaires culturelles du Québec: *Les comportements des Québécois en matière d'activités culturelles de loisirs*, 1989, 94 pages.
Camille Delude, CROP: *Le comportement des Québécois en matière d'activités culturelles de loisir au temps 2*, 1983, 169 pages.
On doit à Rosaire Caron, du MAC, responsable méthodologique de ces enquêtes, un tiré à part portant sur l'échantillon de l'île de Montréal (400 répondants).

2. Véronique Dassas, *Rapport de recherche sur le tourisme culturel*, préparé par la Commission permanente de développement culturel: Ville de Montréal, mai 1988, page 15.

3. Daniel Latouche, Francine Dansereau, Annick Germain, *Formes et lieux de l'expression culturelle: problématique et concepts*, INRS-Urbanisation, octobre 1988, chapitre III.

4. idem, page 49.

les lieux ou équipements sont souvent isolés les uns des autres. La Place des arts, par exemple, au cœur du paysage artistique montréalais, est incomplète, limitée aux arts de la scène, bien que la relocalisation en cours du Musée d'art contemporain y ajoutera une dimension ; elle est en outre et surtout sans effets d'entraînement sur le voisinage immédiat.

Des changements sont toutefois annoncés. Au cours des dernières années, plusieurs intervenants montréalais ont soutenu que l'industrie ou l'activité culturelle devait être l'une des avenues du développement de Montréal. La Ville de Montréal a ainsi déposé en 1990 un énoncé de politique de soutien à l'industrie culturelle, faisant de « l'action culturelle un des axes majeurs de son développement social et économique et de sa recherche d'une qualité de vie supérieure ». Rappelons qu'antérieurement le rapport Picard (1986) avait aussi retenu l'axe culturel de développement ainsi que d'autres axes associés (design, tourisme). De même la Chambre de commerce régionale a reconnu la contribution des industries culturelles à l'économie montréalaise. Enfin, bien que l'insuffisance de grands équipements culturels soit encore déploré, certains projets en cours ou prévus doivent être signalés : une salle de concert dans le quadrilatère de la phase II de l'UQAM, la « Cité de l'image » dans l'Est, la relocalisation de la Maison-théâtre pour l'enfance et la jeunesse, le projet d'un complexe culturel à l'arrière du théâtre Saint-Denis.

1.1.5 L'habitation

Au recensement de 1986, les propriétaires de logements ne dépassaient pas le tiers des ménages dans l'île de Montréal ; ils n'en constituaient que le quart dans la ville de Montréal. La majorité des Montréalais restent donc locataires, même si l'accession à la propriété progresse. Par comparaison, environ 55 % de l'ensemble des ménages du Québec sont propriétaires de leur logement. Compte tenu du coût moyen d'une propriété à Montréal, plus élevé qu'ailleurs au Québec, les locataires montréalais sont donc désavantagés. Comme la propriété est une des principales sources d'accumulation d'épargne, Montréal est une ville relativement dépourvue quant au patrimoine privé de la majorité de ses habitants. La situation des locataires s'est également détériorée dans la ville de Montréal alors qu'ils doivent consacrer une proportion de plus en plus grande de leur revenu au loyer.[1]

Le parc résidentiel est relativement âgé. Selon le recensement de 1986, près de 54 % des logements de l'île de Montréal avaient été construits avant les années 1960 ; deux tiers des logements de la ville de Montréal dataient de 1960 et d'avant comparativement à la moitié pour le parc résidentiel québécois dans son ensemble.

Mais, selon la Ville de Montréal, là où le tissu urbain est le plus ancien, le parc résidentiel est généralement en bon état compte tenu de son âge, notamment en raison d'une substantielle aide publique à la rénovation et à la remise en état. Le Service de l'habitation et du développement urbain (SHDU) de Montréal estime néanmoins à 60 000 (ou 13 % du total) les logements ayant besoin de réparations majeures. Les besoins d'entretien préventif sont également élevés.[2]

1. Pour plus de détail sur cette question, voir Ville de Montréal, *Habiter Montréal, énoncé de politique d'habitation*, février 1989 ; 2.3 : les locataires et les propriétaires, pages 13 à 17.

2. Ville de Montréal, *Habiter Montréal*, op. cit. pages 18-19.

TABLEAU 11
ACTIVITÉS ET PRATIQUES CULTURELLES ET DE LOISIRS ÎLE DE MONTRÉAL ET ENSEMBLE DU QUÉBEC en pourcentage, 1983, 1989

1. ACTIVITÉS PRÉFÉRÉES[1]

	1983		1989	
Activités	**Île**	**Québec**	**Île**	**Québec**
Sports et activités physiques	62.9	66.6	70.4	73.4
Lecture	37.8	33.5	40.4	35.2
Activités de plein air	13.8	18.8	21.5	24.1
Télévision, radio, disques, musique	37.9	32.2	26.4	26.2
Activités sociales	25.0	20.2	20.2	19.0
Activités reliées à la maison	18.3	21.1	11.7	14.0
Activités culturelles	8.9	6.8	20.1	14.2
Art et artisanat	5.1	4.3	3.8	2.8
Passe-temps	1.6	1.3	1.8	1.9
Autres activités	10.3	6.8	17.5	15.1

2. TAUX DE PARTICIPATION À DES ACTIVITÉS[2]

	1989	
Activités	**Île**	**Québec**
Activités physiques et sportives		
Activités de mise en forme	67.7	65.3
Sport d'équipe	28.3	33.0
Pratiques culturelles		
Photo	43.4	41.4
Artisanat	20.7	21.7
Écriture (poèmes, journal, etc.)	24.2	20.9
Arts plastiques	20.5	19.6
Musique (jouer d'un instrument)	19.6	19.0
Ciné et vidéo (faire)	13.7	12.2
Choeur, chorale	5.0	4.9
Troupe amateur	5.4	4.4
Loisirs scientifiques	20.4	19.0

3. FRÉQUENTATION DES BIBLIOTHÈQUES ET DES MUSÉES

	1983		1989	
	Île	**Québec**	**Île**	**Québec**
Musées (arts et autres)	32.4	30.1	48.7	39.3
Bibliothèques (toutes catégories)	37.6	33.0	53.4	45.9

4. HABITUDES DE LECTURE

	1983		1989	
Lisent très souvent ou souvent	**Île**	**Québec**	**Île**	**Québec**
Journaux	77.9	72.0	77.8	77.3
Revues, magazines	56.1	57.4	63.2	60.5
Livres	61.6	51.0	58.6	53.2

1. % de répondants ayant fait au moins une fois mention de cette activité.
2. % de gens ayant pratiqué ces activités au moins une fois au cours des douze derniers mois.
3. Ayant fréquenté au moins une fois l'un ou l'autre des types de bibliothèques ou l'un ou l'autre des musées mentionnés dans l'enquête.

Source: Compilation spéciale du ministère des Affaires culturelles, Direction de la recherche et de la statistique, février 1991.

TABLEAU 12
PÉRIODE DE CONSTRUCTION DES LOGEMENTS
ÎLE DE MONTRÉAL ET RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL
Répartition des logements en pourcentage

Territoires	Avant 1945	1946-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1986
Île de Montréal	25.2	28.6	23.4	16.6	6.2
Région métropolitaine de Montréal	18.8	24.4	23.8	24.2	8.7

Source: Recensement canadien de 1986.

Par ailleurs, plusieurs changements sociaux affectent l'évolution de l'habitation régionale. L'accroissement du nombre de personnes seules, la diminution de la taille des ménages, l'appauvrissement d'une partie importante de la population et l'accroissement de la part des gens âgés sont parmi les facteurs qui influencent cette évolution. Par exemple, beaucoup de logements sont mal assortis aux besoins des aînés. La présence des gens âgés entraînera de plus en plus des travaux d'adaptation pour les logements existants et susciteront une demande accrue de services ou de formules d'habitation alternatives (cohabitation, pavillon-jardin, habitation pour retraités, etc.)[1] De plus, à la suite du vieillissement et de la baisse du nombre de jeunes, il y a une moindre formation de nouveaux ménages, ce qui modifiera la demande de logements dans l'île de Montréal.

Enfin, les logements sociaux constituent un autre aspect majeur de la question de l'habitation à Montréal. À la suite des démolitions, des transformations de logements en commerces ou bureaux, des reprises de possession par les propriétaires occupants, surtout dans les quartiers touchés par la gentrification, à la suite des conversions de logements locatifs en copropriétés et des coûts de plus en plus élevés des logements privés, il y a une perte continue de logements à prix abordables à Montréal, perte d'autant plus ressentie qu'il y a appauvrissement des familles et des personnes seules. Cette situation pousse de plus en plus de gens vers des formes alternatives ou publiques d'hébergement, dont les logements coopératifs, les logements de type OSBL (organisme sans but lucratif) et les HLM (habitation à loyer modique). À titre d'exemple, en 1989, dans la ville de Montréal, il y avait 16 274 logements sociaux, dont 92 % de HLM, un parc immobilier administré par l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM) et évalué à environ 700 M$.[2] Ce nombre de logements publics serait en outre insuffisant, compte tenu des ménages inscrits sur une liste d'attente presque aussi volumineuse que le parc d'HLM existant.

1.2 LE MARCHÉ DU TRAVAIL

Le phénomène de la séparation des lieux de résidence et de travail est une caractéristique importante des régions métropolitaines. L'île de Montréal participe ainsi à une dynamique d'échanges avec les territoires voisins, ce que favorisent beaucoup les infrastructures routières et autoroutières.

1. Martial Fauteux, *Impacts du vieillissement de la population montréalaise*: décembre 1987; 24 pages (non publié).

2. OMHM: Répertoire des logements à loyer modique au 31 décembre 1989.

Si on considère alors les déplacements ayant pour motif le travail s'effectuant quotidiennement à l'intérieur du territoire de la CUM, on constate que près des trois quarts sont le fait de résidants de l'Île, 13,4 % sont réalisés par des gens venus de la rive-sud, 12,4 % par des résidants de Laval et du reste de la rive-nord. En corollaire, environ 48 % des déplacements de travail de la rive-sud de la métropole aboutissent dans l'île de Montréal; il en est de même pour 53,2 % de ceux originant de Laval et de 42 % de ceux venant de localités du nord de la rivière des milles-îles.

TABLEAU 13
DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS POUR MOTIF TRAVAIL DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL 1987 (en milliers)

Lieu de résidence	Lieu de travail						
	Ville de Montréal	Reste CUM	Total CUM	Laval	Rive nord	Rive sud	Total[1]
Ville de Montréal	298	86	384	9	–	–	–
Reste CUM	135	135	270	6	–	–	–
Total CUM	433	221	654	15	38	52	759.0
Laval	40	24	64	35	20	1.4	120.4
Rive-nord	29	17	46	9	53	1.6	109.6
Rive-sud	82	36	118	2	1.3	123	244.3
Total	**584**	**298**	**882**	**61**	**112,3**	**178**	**1 233,3**

1. Les chiffres ont été arrondis aux milliers.

Source: D'après des données de l'enquête Origine / Destination de la STCUM, 1987.

Le marché du travail régional s'étend donc à l'ensemble de la métropole et l'île de Montréal en est nettement le cœur. Son évolution affecte finalement toute la population métropolitaine. Lorsque la question de la main-d'œuvre est abordée, il importe alors de bien distinguer:

— d'une part, *les personnes occupées*, soit ceux et celles qui sont en emploi, peu importe leur lieu de travail, dans l'île de Montréal ou ailleurs;

  Au recensement de 1986, l'île de Montréal comptait 803 000 personnes occupées. Selon l'enquête de Statistique Canada sur la population active, en moyenne, en 1990, les personnes résidantes de l'Île et de Laval qui détenaient un emploi se chiffraient à 968 000. Seul le recensement de 1991 donnera le chiffre récent correspondant exactement à l'île de Montréal.

— d'autre part, *l'emploi*, qui représente le nombre de postes offerts par les établissements du territoire de la CUM, peu importe le lieu de résidence de ceux et de celles qui les occupent.

  Selon une estimation de la Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada, il y aurait 1 145 000 emplois dans l'île de Montréal en 1990. Ensemble, Laval et l'Île regrouperaient 1 225 500 emplois, détenus par des personnes venant surtout de l'ensemble de la région métropolitaine.

1.2.1 La population active[1]

Les personnes de 15 ans et plus, au travail ou en chômage, forment la population active, autrement appelée la main-d'oeuvre. En moyenne, en 1990, dans l'île de Montréal et à Laval, on observe que:

— 968 000 personnes travaillent; ce sont les personnes occupées, qui représentent 89,1 % de la population active;

— 118 000 personnes se déclarent chômeurs; elles regroupent 10,9 % de la population active; cette proportion est aussi appelée taux de chômage.

Environ 32 % de la main-d'œuvre québécoise se retrouvent dans l'Île et à Laval. L'ensemble du marché du travail montréalais, soit celui de la région métropolitaine, équivaut à 47 % de la population active du Québec. La CUM et Laval totalisent en outre 34,2 % des chômeurs québécois. Avec 14,8 % de la main-d'œuvre, la ville de Montréal représente pour sa part 18,3 % des chômeurs du Québec. En 1990, la métropole montréalaise affiche le pire taux de chômage des vingt-quatre régions métropolitaines canadiennes après St-John's (Terre-Neuve) et elle est *ex-aequo* avec Chicoutimi-Jonquière.

On peut également se demander dans quelle mesure la région procure de l'emploi à ses résidants. Le rapport emploi-population en donne une estimation: il s'agit de la proportion de la main-d'œuvre au travail (les personnes occupées) par rapport à la population en âge de travailler (les 15 ans et plus). En 1990, dans l'île de Montréal et à Laval, il y avait ainsi en emploi 56,5 % de la population adulte; cette proportion atteignait 59,4 % dans l'ensemble de la métropole montréalaise et 67,9 % à Toronto, autre région métropolitaine comparable au Canada. Une autre façon de faire est de mesurer la participation des gens au marché du travail par un taux d'activité, qui tient compte de toute la population active (les personnes occupées et les chômeurs) par rapport à la population de 15 ans et plus. En 1990, ce taux était de 63,4 % pour l'île de Montréal et Laval, comparativement à 66,1 % pour la région métropolitaine de Montréal, à 64,3 % pour le Québec et à 71,7 % pour la métropole torontoise. Parmi les raisons du plus faible taux d'activité de la région montréalaise, mentionnons un plus grand nombre de citoyens âgés et un déplacement des jeunes adultes vers la couronne suburbaine.

Globalement, au cours de la dernière décennie, la situation régionale du marché du travail a évolué de la façon suivante:

— la récession de 1982 a fait brusquement chuter les emplois offerts, réduisant le taux d'activité, haussant le taux de chômage (de 3,6 points en un an, de 1981 à 1982, dans la métropole);

— après la récession, un grand nombre de personnes en âge de travailler ont joint le marché du travail de telle sorte que, malgré la croissance de l'emploi, le nombre de chômeurs demeurait élevé et même augmentait; par exemple, de 1984 à 1985, le nombre de personnes occupées s'accroissait de 1,8 % dans la CUM et à Laval mais celui des chômeurs se haussait encore de 0,5 %;

— depuis 1985, la vigueur de l'économie montréalaise, imputable entre autres à la croissance des investissements, a permis une augmentation substantielle du volume d'emplois offerts, plus élevée que l'augmentation de la

1. Pour une analyse plus en profondeur de cette question, le lecteur consultera avec profit les bulletins régionaux du ministère de la Main-d'œuvre et de la Sécurité du revenu du Québec, environ 60 pages chacun, ainsi que les bulletins trimestriels publiés par la Ville de Montréal sur l'économie de Montréal. Périodiquement, des dossiers sur ce sujet sont également publiés par la Commission de formation professionnelle et par la Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada.

main-d'oeuvre, de telle sorte que le chômage a finalement régressé et la participation au marché du travail s'est accrue; par exemple, dans l'île de Montréal et à Laval, le taux de chômage est passé de 12,5 % à 9,7 % entre 1984 et 1988 et le taux d'activité de 62,9 % à 64,7 % au cours de la même période;

— depuis 1988, la hausse des taux d'intérêt, la chute de la construction résidentielle, la décélération des ventes, entre autres facteurs, ont provoqué un ralentissement économique puis une récession en 1990, entraînant une dégradation du marché du travail; entre 1988 et 1990, le taux de chômage monte de 9,7 à 10,9 % dans la CUM et à Laval et le taux d'activité tombe de 64,7 à 63,4.

En comparant avec le reste du Québec, on constate que le marché du travail de la région montréalaise s'est détérioré davantage que celui des autres régions. Avec près de 32,0 % de la main-d'œuvre, l'île de Montréal et Laval n'ont récolté que 16 % de l'augmentation des personnes occupées au Québec de 1984 à 1990. Au cours de ces années, le nombre de gens en emploi a augmenté presque trois fois plus vite dans le reste du Québec que dans la CUM et Laval. Alors que le nombre de chômeurs baissait de 14,7 % dans le reste du Québec au cours des cinq dernières années, il diminuait de 9,2 % à Montréal. Pendant que le taux d'activité poursuit en 1990 sa montée dans l'ensemble du Québec, il baisse depuis 1988 à Montréal et, pour la première fois, la participation au marché du travail dans l'île et à Laval est inférieure à celle du Québec (63,4 % contre 64,3 % en 1990).

À la fin de 1990, il y a près de 37 000 chômeurs de plus dans la CUM et à Laval qu'un an auparavant, une hausse de 38,6 % comparativement un accroissement de près de 22 % dans les autres régions du Québec:

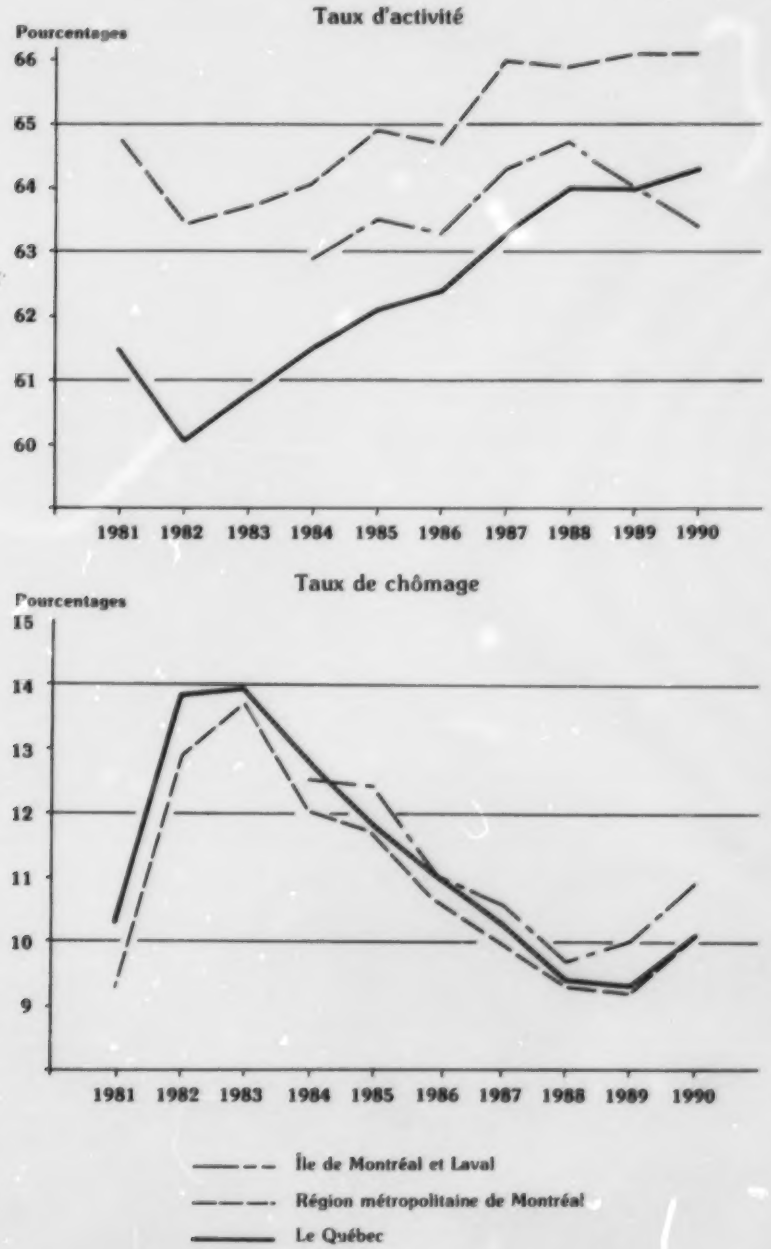
	Nombre de chômeurs	
	4e trimestre 1989	4e trimestre 1990
Île de Montréal et Laval	95 000	131 700
Autres régions du Québec	198 700	242 300

Environ 46 % des nouveaux chômeurs qui se sont ajoutés au Québec au cours de l'année 1990 découlent de l'affaiblissement du marché du travail montréalais et lavallois. Les causes d'une telle situation peuvent être multiples et ne sont pas toutes propres à l'économie régionale: taux d'intérêt élevé, demande insuffisante ou réduction de la consommation, insuffisance des investissements, notamment en raison de la hausse des taux d'intérêt en 1988-1990, changements technologiques, concurrence internationale, vieillissement de la structure manufacturière montréalaise, sous-scolarisation de la main-d'œuvre dans des quartiers défavorisés, etc. Les conséquences en sont de toute façon lourdes et les coûts économiques, sociaux et individuels engendrés seront ressentis au cours des prochaines années.

Par ailleurs, la situation des gens en regard du marché du travail varie en fonction du sexe et des groupes d'âge. Ainsi, dans l'île de Montréal et à Laval, la baisse des emplois affecte essentiellement les moins de 30 ans. Dans cette catégorie d'âge, entre le 4e trimestre 1989 et le 4e trimestre 1990, le nombre de

Graphique 2

Participation au marché du travail et chômage, décennie 80
Montréal, la métropole et le Québec



Source: Statistique Canada. Enquête sur la population active (EPA), cat. 71-220, cat. 71-259.

TABLEAU 14
INDICATEURS DU MARCHÉ DU TRAVAIL
MONTRÉAL, LES AUTRES RÉGIONS ET LE QUÉBEC
MOYENNE ANNUELLE 1988 À 1990

		Population active (milliers)	Personnes occupées (milliers)	Nombre de chômeurs (milliers)	Taux de chômage (%)[1]	Taux d'activité (%)[2]
Ville de Montréal						
1988		518	460	58	11,2	
1989		517	454	63	12,2	
1990		503	440	63	12,5	
Variation	**1988-1989 (%)**	**-0,2**	**-1,3**	**-8,6**		
	1989-1990 (%)	**-2,7**	**-3,1**	**0**		
Île de Montréal et Laval						
1988		1 094	988	106	9,7	64,7
1989		1 088	980	109	10,0	64,7
1990		1 086	968	118	10,9	63,4
Variation	**1988-1989 (%)**	**-0,5**	**-0,8**	**+2,8**		
	1989-1990 (%)	**-0,2**	**-1,2**	**+8,3**		
Région métropolitaine de Montréal						
1988		1 553	1 409	144	9,3	65,9
1989		1 570	1 425	145	9,2	66,1
1990		1 591	1 430	161	10,1	66,1
Variation	**1988-1989 (%)**	**+1,1**	**+1,1**	**+0,7**		
	1989-1990 (%)	**+1,3**	**+0,3**	**+11,0**		
Autres régions du Québec[3]						
1989		2 255	2 051	203	9,0	64,0
1990		2 313	2 087	227	9,8	64,7
Variation	**1988-1989 (%)**	**+1,7**	**+1,9**	**-1,0**		
	1989-1990 (%)	**+2,6**	**+1,7**	**+11,8**		
Le Québec						
1988		3 311	3 001	311	9,4	64,0
1989		3 342	3 031	311	9,3	64,0
1990		3 399	3 055	345	10,1	64,3
Variation	**1988-1989 (%)**	**+0,9**	**+1,0**	**0,0**		
	1989-1990 (%)	**+1,7**	**+0,8**	**+10,9**		

1. Nombre de personnes en chômage, divisé par la population active, multiplié par 100.
2. Population active, divisée par la population de 15 ans et plus, multipliée par 100.
3. Le Québec moins l'île de Montréal et Laval.

Sources: Statistique Canada, *Enquête sur la population active* (EPA), cat.71-220, cat.71-529 hors série; Ville de Montréal, *L'économie de Montréal*, quatrième trimestre 1990, vol.3, n° 4.

TABLEAU 15
PRINCIPAUX INDICATEURS DU MARCHÉ DU TRAVAIL SELON LE SEXE ET CERTAINS GROUPES D'ÂGE MONTRÉAL, LAVAL ET L'ENSEMBLE DU QUÉBEC 1989, 1990

	Île de Montréal et Laval 4e trimestre		Ensemble du Québec 4e trimestre
SEXE ET GROUPE D'ÂGE	**1989**	**1990**	**1990**
Personnes occupées			
hommes total (000)	532	525	1 686
temps plein[1]	92,8 %	91,5 %	92,2 %
temps partiel[1]	7,4 %	8,3 %	7,8 %
femmes total (000)	446	417	1 310
temps plein[1]	82,9 %	83,0 %	76,1 %
temps partiel[1]	18,8 %	16,8 %	23,9 %
Taux de chômage (%)			
hommes	9,0	12,9	11,1
femmes	8,7	11,4	11,1
Personnes en chômage (000)			
hommes	52	78	211
femmes	43	54	164
Taux d'activité			
hommes	74,3	73,2	73,6
femmes	53,2	52,5	53,9
Personnes occupées			
15-29 ans Var.1989-1990		− 12,7 %	− 5,0 %
30 ans et plus Var.1989-1990		+ 1,1 %	+ 0,8 %
Personnes en chômage (000)	95	132	374
15-29 ans	40 %	40,9 %	42,0 %
30 ans et plus	60 %	59,1 %	58,0 %
Taux de chômage (%)			
15-29 ans	10,3	15,7	14,8
30 ans et plus	8,1	10,6	9,4
Durée du chômage (semaines)			
15-29 ans	10,3	15,7	15,0
30 ans et plus	27,1	24,4	22,5

1. En raison de l'arrondissement des chiffres au millier, la somme des pourcentages peut ne pas donner exactement 100 %.

Source: Michel Monette; MMSRFP, *Bulletin régional sur le marché du travail*; Montréal et Laval; 4e trimestre 1990, version préliminaire, tableau 1.4.

personnes occupées a chuté de 12,7 % et le taux de chômage a connu une forte hausse, de plus de 5 points de pourcentage. Le recul de l'emploi est aussi davantage remarqué chez les femmes, surtout chez celles qui travaillent à temps partiel. Ce repli pourrait affecter la forte progression de la participation des femmes au marché du travail observée au cours des dernières années, progression qu'avaient favorisés des facteurs tels que la tertiarisation de l'économie, la plus grande place occupée par les emplois à temps partiel et les changements socio-économiques dans la vie des ménages.

Au plan des secteurs économiques, des différences importantes sont aussi à signaler. Selon les moyennes annuelles, le secteur des services de l'Île et de Laval a poursuivi sa croissance de 1989 à 1990 par l'ajout de 20 000 personnes occupées, alors que le secteur manufacturier affiche 39 100 personnes occupées de moins en 1990 qu'en 1989. Les variations trimestrielles sont cependant élevées, surtout en temps de récession, certains secteurs ressentant plus rapidement que d'autres les effets du ralentissement aussi bien que de la reprise. Les fermetures et les licenciements dans les usines s'affichent encore comme la manifestation la plus visible de la dégradation du marché du travail montréalais au cours des deux dernières années.

1.2.2 La main-d'œuvre en difficulté

Il existe deux programmes publics principaux soutenant financièrement les personnes en difficulté sur le marché du travail: l'assurance-chômage et la sécurité du revenu. Les données associées à ces programmes permettent d'avoir une connaissance de la situation des sans-emploi.

Ainsi, officiellement, le chômage prend en compte les individus, qui, selon les enquêtes de Statistique Canada sur la population active, se déclarent chômeurs, c'est-à-dire qu'ils ont cherché activement un emploi et n'en ont pas trouvé. C'est la donnée officielle: 118 000 chômeurs en 1990 dans l'île de Montréal et à Laval. Les critères administratifs de la Loi de l'assurance-chômage déterminent par contre les personnes admissibles à des prestations de l'assurance-chômage. Même si cette donnée n'a aucun lien avec le chiffre officiel de Statistique Canada, un prestataire se cherchant activement un travail peut aussi être vu comme un chômeur. En moyenne, en 1990, il y avait dans l'île de Montréal 103 106 prestataires réguliers actifs de l'assurance-chômage, soit une hausse de 7,5 % par rapport à 1989. Une partie de ces gens ont pu travailler et avoir quelques gains d'emploi tout en recevant des prestations mais ils représentent néanmoins une forme de sous-emploi de la main-d'œuvre régionale.

Par ailleurs, d'une façon générale, une personne ne peut être à la fois prestataire de l'assurance-chômage et bénéficiaire de la sécurité du revenu. Bien que l'addition de données administratives différentes se doit d'être faite avec réserves, il est pertinent d'ajouter que 80 811 personnes de l'île de Montréal, aptes et disponibles au travail ont reçu en 1990 des prestations de la sécurité du revenu; par rapport à l'année précédente, ce chiffre équivaut à une hausse de 3,4 %.

La population sans emploi apte au travail définie à l'aide de données administratives est donc importante dans la région: près de 184 000 personnes

(103 106 + 80 811). Ces gens pourraient, si les conditions économiques étaient meilleures, détenir un emploi. À défaut de quoi leur situation actuelle occasionne des coûts sociaux élevés. On sait par diverses études que cette situation de sans emploi a des impacts directs et indirects sur le milieu familial, les habitudes de vie, la santé, etc. Les coûts publics en sont également élevés. Par exemple, en 1989, le Comité de relance de l'économie et de l'emploi du sud-ouest de Montréal (CREESOM) évaluait à 66 M$ en coûts directs pour l'État les prestations versées annuellement à 9 700 personnes de ce territoire inscrites à l'assurance-chômage et à la sécurité du revenu ; on estimait que ce chiffre s'élevait à 125 M$ si on y ajoutait les coûts indirects, dont les pertes fiscales.

TABLEAU 16
MAIN-D'OEUVRE EN DIFFICULTÉ
ÎLE DE MONTRÉAL, EST DE MONTRÉAL, SUD-OUEST DE LA VILLE DE MONTRÉAL
Moyenne annuelle, 1987 à 1990

		1987		1988		1989		1990
Prestataires de l'assurance-chômage actifs et aptes au travail								
Île de Montréal	nombre	96 191		95 631		95 922		103 106
	variation		−0.6 %		+0.3 %		+7.5 %	
Est de Montréal[1]	nombre	19 861		19 927		19 922		21 067
	variation		+0.3 %		−0.0 %		+5.7 %	
Sud-ouest de Montréal		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
Prestataires de la sécurité du revenu aptes et disponibles au travail								
Île de Montréal	nombre	82 444		78 974		78 129		80 811
	variation		−4.2 %		−1.1 %		+3.4 %	
Est de Montréal	nombre	17 116		16 017		15 433		16 300
	variation		−6.4 %		−3.6 %		+5.6 %	
Sud-ouest de Montréal[2]	nombre	5 980		6 086		6 086		6 229
	variation		+1.8 %		0.0 %		+2.3 %	

1. Territoire du comité de relance de l'économie et de l'emploi de l'Est de Montréal (CREEEM), soit Anjou, Montréal-Est et la partie est de la ville de Montréal.
2. Territoire du comité de relance de l'économie et de l'emploi du sud-ouest de Montréal (CREESOM), soit six quartiers du sud-ouest de la ville de Montréal.

Sources : Compilation spéciale des données de la Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada (CEIC) et du ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle (MMSRFP).

L'importance de cette main-d'œuvre en difficulté peut être associée à des causes aussi variées que nombreuses : fermetures d'usines, de commerces ou de sections d'entreprises, mises à pied temporaires qui se prolongent, abolitions de postes suite à des changements technologiques ou à des réaménagements internes aux entreprises, fins de contrat pour plusieurs employés occasionnels, manque de disponibilité d'emploi pour des finissants dans des disciplines d'études non en demande, formation ou qualifications inadéquates, découragement dans la recherche d'emploi, etc.

Enfin, les mises à pied constituent peut-être la manifestation publique la plus connue des difficultés marquant le marché du travail. Ainsi, au cours des deux dernières années, le ministère de la Main-d'œuvre et de la Sécurité du revenu a enregistré 215 avis de licenciements collectifs permanents touchant 16 336 salariés; 63,6 % de ces salariés étaient du secteur manufacturier, confirmant ainsi que ce secteur est le plus touché par la récession, du moins quant aux emplois. Une nuance s'impose toutefois: les licenciements dans des entreprises sous juridiction fédérale ne sont pas déclarés au gouvernement du Québec et plusieurs d'entre elles, surtout dans les domaines des transports et des communications (CN, Via Rail, Air Canada, Canadian, TVQS, etc.) ont effectué d'importantes mises à pied.

TABLEAU 17
LICENCIEMENTS COLLECTIFS PERMANENTS
ÎLE DE MONTRÉAL ET LAVAL
1983 à 1990

Année	Nombre d'avis	Nombre de salariés visés
1983	244	14 419
1984	149	6 646
1985	161	9 827
1986	140	7 131
1987	110	6 067
1988	112	6 739
1989	101	8 421
1990	114	7 915

Source: D'après des données du Service d'adaptation de la main-d'œuvre du ministère de la Main-d'œuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle (MMSRFP).

1.2.3 Les personnes occupées et l'emploi

Montréal est fortement urbanisée et la tertiarisation marque ses activités économiques. Presque les trois quarts des 1 225 500 emplois offerts sur l'île de Montréal et à Laval sont dans des activités tertiaires. Le secteur des services est de loin celui qui détient le plus de postes (près de 437 000). Les activités manufacturières regroupent environ 22 % des emplois de la CUM et de Laval (près de 271 000); les données trimestrielles de 1990 sur le marché du travail laissent toutefois croire à un recul important de l'emploi dans ce secteur au cours de l'année.

En comparant l'emploi offert par secteur d'activités économiques aux branches d'activités dans lesquelles travaillent les résidants, on constate que la plupart des secteurs de l'Île et de Laval pourraient, en théorie du moins, suffire à fournir du travail à la main-d'œuvre de ces territoires. Or, il a été montré précédemment qu'une proportion notable de la population active régionale était en chômage. On réalise ainsi nettement que le marché du travail montréalais est vraiment à l'échelle métropolitaine. Alors que dans certains quartiers du centre de l'île de Montréal une proportion élevée de gens sont sans emploi, plusieurs postes offerts dans l'île de Montréal sont occupés par une main-d'oeuvre venue d'ailleurs, des régions avoisinantes. Une telle situation est sans doute commune à plusieurs régions métropolitaines. On peut aussi s'interroger sur

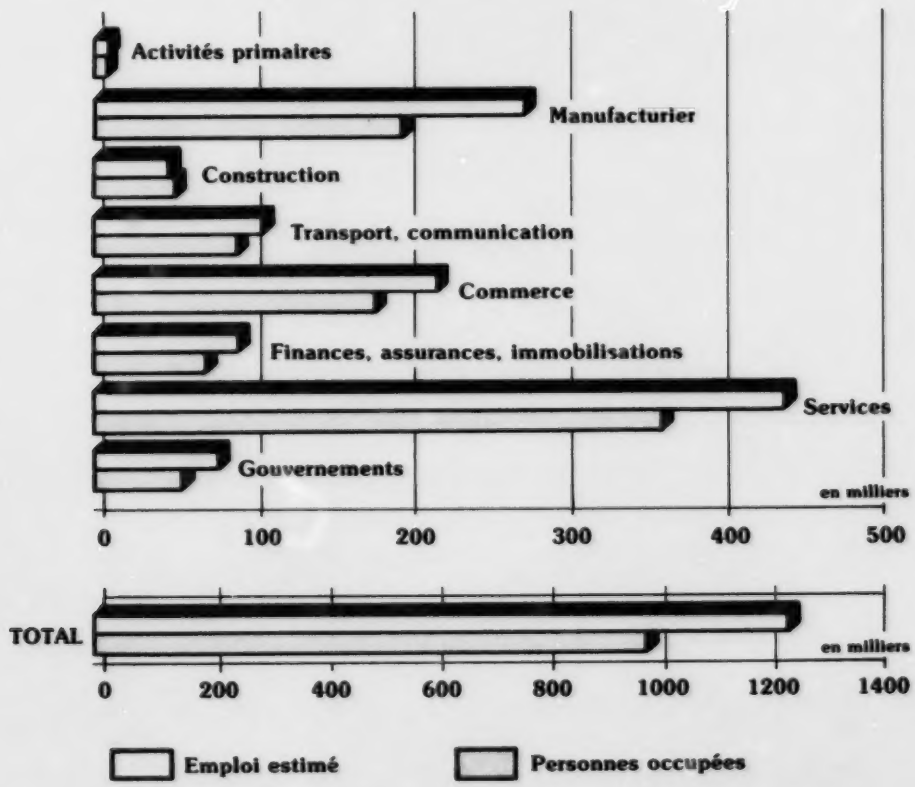
les qualifications de la population active sans emploi par rapport aux besoins du marché du travail régional. Le rapport entre les personnes occupées et l'emploi témoigne des relations d'échanges normales entre le cœur d'une métropole et les banlieues, comme l'illustrent les nombreux déplacements domicile-travail qui chevauchent les divers territoires, mais il renvoie aussi à une autre question d'actualité, l'adaptation de la main-d'œuvre.

Cette dernière question est d'autant plus pertinente que le taux de chômage de la région est resté relativement élevé au cours des dernières années malgré les performances de l'économie et qu'une pénurie de main-d'œuvre existe dans certaines activités (par exemple : personnel lié à la bureautique dans les entreprises, usineurs et outilleurs travaillant avec des machines à commande numérique, travailleurs spécialisés dans l'aéronautique, etc.)[1]

1. Luc Simard, Maxime Trottier, Michel Monette, « Le portrait de l'emploi régional de Montréal et de Laval », étude spéciale dans le *Bulletin régional sur le marché du travail*, MMSRFP, premier trimestre 1989.

Graphique 3

Emploi et personnes occupés, 1990
Île de Montréal et Laval



L'estimation de l'emploi provient de la CEIC et celle des personnes occupées de Statistique Canada (EPA).

L'emploi correspond aux postes existants dans les établissements localisés dans l'île de Montréal et à Laval.

Les personnes occupées sont les résidants ou les résidantes de l'île de Montréal et de Laval qui occupent un emploi, peu importe où celui-ci se trouve, dans l'île, à Laval ou ailleurs.

FAITS SAILLANTS
INDICATEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

BILAN DE MONTRÉAL
1990

POPULATION

- Île de Montréal (1990): 1,8 million de personnes ou 26,8 % de la population québécoise, 1,1 million d'emplois ou 37,5 % des emplois du Québec.
- Traits démographiques majeurs: vieillissement de la population et importance grandissante de la population immigrée.
- Solde migratoire négatif de l'île de Montréal deux fois et demie plus élevé maintenant (1989) qu'il y a cinq ans (1984).
- Rythme d'accroissement de la population non francophone plus rapide que celui de la majorité d'expression française.
- Préoccupation croissante des intervenants montréalais: la pauvreté, qui affecte plus du cinquième des familles de l'Île, plus du quart dans la Ville de Montréal.
- Préoccupation aussi à l'égard du décrochage scolaire: 34,8 % d'abandons probables avant la fin du secondaire chez les jeunes de l'île de Montréal (1988-1989).
- Pas plus du tiers des ménages de l'Île de Montréal sont propriétaires de leur logement (1986), ce qui en fait une région relativement peu pourvue quant au patrimoine privé possédé.

MARCHÉ DU TRAVAIL

- Île de Montréal et Laval (1990): 968 000 personnes occupant un emploi, 118 000 personnes en chômage, un taux de chômage de 10,9 % comparativement à 9,8 % dans les autres régions du Québec.
- Environ le quart des déplacements pour motif travail observés dans l'île de Montréal sont le fait de résidants de la couronne suburbaine.
- Au cours des dix dernières années: détérioration plus grande du marché du travail à Montréal qu'ailleurs au Québec.
- Impacts de la récession de 1990: hausse de 38,6 % du nombre de chômeurs à Montréal (CUM et Laval) comparativement à 22 % dans les autres régions, forte hausse des sans-emploi chez les jeunes et les femmes, 39 000 personnes occupées de moins dans le manufacturier (CUM et Laval), hausse de 7,5 % des prestataires de l'assurance-chômage dans l'île de Montréal (103 106 en 1990), hausse de 3,4 % des prestataires de la sécurité du revenu aptes et disponibles (80 811, en 1990) dans l'Île.

PARTIE 2
LES GRANDS SECTEURS DE L'ÉCONOMIE[1]

2.1 Une vue d'ensemble

Au cours des deux dernières années, plusieurs signes sont venus marquer un changement dans la croissance qui a suivi la récession du début des années 80: pressions inflationnistes accompagnées d'une hausse des taux d'intérêt, chute de la construction, surtout résidentielle, baisse importante de l'emploi, hausse substantielle des faillites d'entreprises, baisse de la participation au marché du travail (à Montréal), décélération des ventes, hausse des taux d'inoccupation des logements, etc. En fait, la région montréalaise est entrée en récession dès avril 1990 même si la récession n'a été confirmée officiellement au Canada que depuis le 4e trimestre 1990. La politique canadienne de taux d'intérêt élevé pratiquée au cours des dernières années, la forte baisse de l'épargne disponible au cours des années de croissance et la surproduction antérieure de logements sont parmi les facteurs conjoncturels qui ont précipité cette récession.

Cette situation n'explique pas à elle seule l'état de l'économie montréalaise. Des facteurs de nature structurelle doivent aussi être pris en considération.

Ainsi, au plan de l'emploi, les transformations des activités régionales au cours des dernières années ont entraîné une inadéquation progressive entre les compétences d'une partie de la main-d'œuvre et les besoins des employeurs. La ville de Montréal a été particulièrement touchée par ce phénomène en raison de la forte présence au sein de son territoire d'industries traditionnelles, où se sont produits plusieurs licenciements, et en raison de l'informatisation et de la rationalisation poussées de plusieurs activités du tertiaire de haut niveau, également très présentes à Montréal. Il s'en suit alors en même temps un sous-emploi de la main-d'oeuvre apte et disponible et une pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans les secteurs en croissance, par exemple dans certains services spécialisés aux entreprises, dans le domaine de la santé et dans l'industrie aéronautique.

Par ailleurs, l'économie montréalaise a connu une lente restructuration provoquée par l'accélération des changements technologiques et par la concurrence accrue entre les entreprises. En même temps, l'urbanisation de la métropole progressait, favorisée par les infrastructures de transport mises en place et par la disponibilité de terrains à coût moindre en banlieue. Ces mouvements ont favorisé à la fois une tertiarisation plus poussée et un redéploiement de l'activité au sein de l'espace métropolitain montréalais.

Montréal a ainsi été confrontée à l'écroulement de ses industries âgées, souvent issues de sa première révolution industrielle (le vêtement, le tabac, les chantiers navals, l'équipement ferroviaire, le raffinage, la métallurgie) et à l'émergence d'activités plus modernes, souvent à plus haute productivité (produits pharmaceutiques, aérospatial, pétrochimie,...).

Par exemple, selon une étude de l'INRS-Urbanisation, la triade textile - bonneterie - vêtements est la première source de la décroissance de l'emploi industriel au centre de la métropole.[2] Le poids de cette triade est cependant encore élevé avec 27,0 % de l'emploi manufacturier de la CUM en 1990, mais elle ne récolte que 3,9 % des investissements industriels effectués au cours des trois dernières années. Par contre, un groupe tel que celui des produits électriques et électroniques a poursuivi sa croissance au cours de la décennie écoulée; il

1. Plusieurs organismes suivent de près l'évolution régionale et en dégagent une perspective de l'économie et de l'emploi. On pourra approfondir les observations de cette partie en consultant les documents qu'ils produisent, en particulier:
   - les bulletins régionaux trimestriels sur le marché du travail du ministère de la Main-d'œuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle (Québec),
   - les documents annuels d'Emploi et Immigration Canada sur les perspectives de l'économie et du marché du travail de l'île de Montréal,
   - les documents trimestriels sur l'économie de Montréal réalisés par la Ville de Montréal,
   - les profils économiques et sociodémographiques publiés par la Commission de formation professionnelle de la région Montréal métropolitain,
   - les nombreuses études et recherches produites par l'Institut national de la recherche scientifique (INRS-Urbanisation) pour la Ville et la Communauté urbaine de Montréal,
   - le bulletin de conjoncture de la région de Montréal, réalisé trimestriellement par la Direction régionale de l'OPDQ à Montréal.

2. Pierre Lamonde, *La transformation de l'économie montréalaise, 1971-1986*, INRS-Urbanisation, 1988, p. 23.

détient aujourd'hui presque 11 % de l'emploi manufacturier de l'île de Montréal, contre 6 % environ en 1980, et il ramasse 10 % des investissements industriels.

Cette évolution fut accompagnée d'une désindustrialisation des premières zones manufacturières de Montréal, avec, en corollaire, une déconcentration au profit des banlieues de groupes manufacturiers souvent parmi les plus productifs (équipement de transport, produits électriques et électroniques, produits chimiques, etc.). L'exemple des quartiers du sud-ouest de Montréal est à cet égard éloquent. Dans les quartiers de Pointe-Saint-Charles, Petite-Bourgogne et Saint-Henri, au cœur de ce qui fut jadis la zone industrielle la plus prospère du Canada, les pertes d'emplois dans les établissements manufacturiers de 50 employés et plus sont évaluées à 10 900 entre 1951 et 1973 et à 10 428 de 1973 à 1988.[1] Pour illustrer concrètement le redéploiement associé à ces pertes, voici quelques déménagements à partir du sud-ouest vers les banlieues ou villes voisines: Northern Electric (devenue Northern Telecom) qui s'est relocalisée dans l'ouest de l'île, RCA qui a quitté Saint-Henri pour Sainte-Anne-de-Bellevue et est devenue depuis SPAR Aérospatiale, Merk-Frosst qui se déplaça vers Kirkland, etc.

En 1990, les activités manufacturières de l'île de Montréal totalisent 22,5 % de l'emploi total du territoire, comparativement à plus de 28 % il y a vingt ans. Le secteur récolte 16,8 % des investissements totaux réalisés ou prévus dans la CUM de 1988 à 1990. Le manufacturier des zones centrales de la région (Montréal, Westmount, Outremont) a connu aussi bien une diminution d'emploi qu'une baisse constante de la valeur ajoutée réelle des industries.[2] Malgré cette désindustrialisation, la plupart des intervenants s'entendent pour conserver une présence manufacturière dans les anciennes zones urbaines, des industries toutefois compatibles avec les autres fonctions des quartiers.

La transformation structurelle de l'économie montréalaise s'est donc opérée au profit d'une plus grande tertiarisation. En 1990, l'ensemble des activités tertiaires de l'île de Montréal regroupe 74,5 % de l'emploi total et 81,5 % des investissements totaux effectués ou prévus de 1988 à 1990. Il y a de plus une forte concentration dans les services: 48,2 % de l'emploi tertiaire en 1990 et 28,0 % des investissements du secteur entre 1988 et 1990.

Plusieurs activités tertiaires ont connu une hausse de productivité sous l'effet du développement et de la diffusion de nouvelles technologies (bureautique, échanges électroniques de données, etc.). Les finances, assurances et affaires immobilières, les communications et les transports sont parmi les plus touchés. Cette tendance favorise la croissance et le caractère concurrentiel de plusieurs services moteurs mais ces gains se font au dépens de l'emploi; elle amène aussi la création d'autres services auparavant inexistants, dont ceux de la télématique.

Le secteur financier montréalais a également accru ses activités au cours des dernières années en raison de l'émergence d'institutions québécoises (Banque Nationale, Mouvement Desjardins, Caisse de dépôt) et de la transformation de la Bourse de Montréal, dont les opérations se sont diversifiées. Le fait que le Québec ait été le premier au Canada à décompartimenter ses institutions financières fut une des causes majeures de cette évolution.

L'essor de grands sièges sociaux à contrôle québécois (Bombardier, SNC, La Laurentienne, etc.) est un autre facteur positif pour le tertiaire montréalais. De tels centres de décisions ont des effets d'entraînement sur les autres activités, notamment en raison des achats de biens et services qu'ils effectuent.

1. Comité pour la relance de l'économie et de l'emploi du sud-ouest de Montréal (CREESOM), *Sud-ouest diagnostic*, avril 1989, p. 186.

2. Pierre Lamonde, op.cit. chapitre 3.

Par contre, d'autres facteurs sont des handicaps pour le développement du tertiaire régional. La faiblesse de la pénétration des marchés hors Québec par les entreprises montréalaises réduit ainsi la zone d'influence de la métropole; à cet égard Montréal est devancée par Toronto qui polarise davantage le marché canadien tant au plan des activités commerciales que de celui des services à la production. Les grandes firmes de génie-conseil de Montréal sont toutefois une exception notable et leurs services sont largement exportés à l'extérieur du pays. Le ralentissement de la croissance démographique est un autre facteur négatif qui a affecté surtout les services à la consommation. Par contre, le vieillissement de la population a un impact sur le développement des services sociaux et de santé publics et privés. La fin prochaine de grands travaux d'infrastructures dans la région pourrait aussi ralentir la croissance de certains services associés à de tels travaux; mentionnons la fin des travaux de l'épuration des eaux en 1992 et celle de la construction des tronçons du métro (ceux qui ont déjà fait l'objet d'une décision de mise en œuvre).

En ce début des années 90, on constate donc la poursuite des grandes tendances de l'économie montréalaise: tertiarisation de plus en plus poussée, modernisation lente des activités, désindustrialisation des zones centrales et déconcentration de l'emploi.

TABLEAU 18
RÉPARTITION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES
ÎLE DE MONTRÉAL
selon l'emploi, en 1990, en milliers de personnes et en pourcentage
selon les investissements, de 1988 à 1990,
en millions de dollars et en pourcentage

	EMPLOI			INVESTISSEMENTS (immobilisations et réparations)		
ACTIVITÉS	**milliers**	**%**	**%**	**M$**	**%**	**%**
Activités primaires et construction	33.6	3.0		501.2	1.7	
Activités manufacturières	258.2	22.5	100.0	5 047.5	16.8	100.0
Principaux groupes:						
- Aliments et boissons			9.4			15.4
- Métaux transformés			2.4			14.4
- Équipements de transport			4.9			5.2
- Produits électriques et électroniques			10.8			10.1
- Produits chimiques			5.6			13.4
- Textile, bonneterie, vêtements			27.0			3.9
Activités tertiaires	853.7	74.5	100.0	24 504.0	81.5	100.0
- Transports, communications et autres services publics			11.4			23.9
- Commerce			22.8			4.3
- Finances, assurances et affaires immobilières			9.6			7.6
- Services			48.2			28.0
- Gouvernements			8.0			15.0
- Habitation			—			21.0
Total	**1 145.5**	**100.0**		**30 052.7**	**100.0**	**–**

Sources: Commission de l'emploi et de l'immigration; *Relevé des dossiers d'entreprises, 1989-1990*; Bureau de la Statistique du Québec; *Investissements privés et publics au Québec, 1988-1990*; 1990.

TABLEAU 19
RÉPARTITION DES ÉTABLISSEMENTS
ÎLE DE MONTRÉAL
1990
Selon la taille des entreprises et l'activité économique

	1 à 19 emplois	20 à 49 emplois	50 à 99 emplois	100 à 199 emplois	200 à 499 emplois	500 emplois et plus	TOTAL
Activités primaires	115	9	0	0	0	0	**124**
agriculture et forêt	109	5	0	0	0	0	**114**
mines	6	4	0	0	0	0	**10**
Activités manufacturières	5 644	1 324	576	333	162	56	**8 095**
Construction	2 636	241	73	27	11	3	**2 991**
Transport, communications et autres services publics	887	214	118	58	54	36	**1 367**
Commerce	18 655	1 172	339	157	65	19	**20 407**
gros	4 750	595	150	62	36	8	**5 601**
détail	13 905	577	189	95	29	11	**14 806**
Finances, assurances et affaires immobilières	2 584	451	97	68	48	21	**3 269**
Services aux entreprises	3 768	402	145	76	68	23	**4 482**
Services socio-culturels, commerciaux et personnels	15 043	1 352	475	223	117	78	**17 288**
Gouvernements	311	129	94	73	49	26	**682**
Ensemble des activités	49 643	5 294	1 917	1 015	574	262	**58 705**

Source: Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada, Relevé des dossiers d'entreprises, 1989-1990.

TABLEAU 20
RÉPARTITION DE L'EMPLOI
ÎLE DE MONTRÉAL
1990
Selon la taille des entreprises et l'activité économique

	1 à 19 emplois	20 à 49 emplois	50 à 99 emplois	100 à 199 emplois	200 à 499 emplois	500 emplois et plus	TOTAL
Activités primaires	566	247	0	0	0	0	**813**
agriculture et forêt	527	133	0	0	0	0	**660**
mines	39	114	0	0	0	0	**153**
Activités manufacturières	36 038	39 071	38 278	42 890	46 549	55 346	**258 172**
Construction	12 140	6 795	4 643	3 704	2 905	2 600	**32 787**
Transport, communications et autres services publics	5 075	6 508	7 976	7 592	15 776	54 607	**97 534**
Commerce	81 407	33 985	22 340	19 807	18 376	19 056	**194 971**
gros	26 507	17 327	9 680	8 098	9 918	6 936	**78 466**
détail	54 900	16 658	12 660	11 709	8 458	12 120	**116 505**
Finances, assurances et affaires immobilières	16 383	12 993	6 336	9 065	13 867	23 187	**81 831**
Services aux entreprises	17 662	11 524	9 680	9 785	19 740	23 690	**92 081**
Services socio-culturels, commerciaux et personnels	66 220	39 185	31 863	30 238	35 034	116 643	**319 183**
Gouvernements	2 135	4 082	6 200	10 052	14 850	30 760	**68 079**
Ensemble des activités	237 626	154 390	127 316	133 133	167 097	325 889	**1 145 451**

Source: Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada, Relevé des dossiers d'entreprises, 1989-1990.

TABLEAU 21
RÉPARTITION DE L'EMPLOI
VILLE, ÎLE ET RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL
1988 et 1990

Activité économique	Ville de Montréal 1988 (%)	Île de Montréal 1990 (%)	Région métropolitaine 1990 (%)
Activités primaires	0,2	0,1	0,5
Activités manufacturières	17,4	22,5	20,7
Construction	2,1	2,9	5,0
Transport, communication et autres services publics	8,4	8,5	9,1
Commerce	15,3	17,0	18,0
Finances, assurances et affaires immobilières	9,1	7,1	6,5
Services aux entreprises	8,8	8,0	7,0
Services socio-culturels, commerciaux et personnels	32,8	27,9	27,7
Gouvernements	5,8	5,9	5,6
Ensemble des activités	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Sources: ***Ville de Montréal*: recensement des entreprises effectué en 1988 par l'INRS-Urbanisation pour le compte de la Ville de Montréal.**
***Île de Montréal*: estimation de l'emploi par la Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada, relevé des dossiers d'entreprises, 1989-1990.**
***Région métropolitaine de Montréal*: estimation de l'emploi d'après les personnes occupées selon l'enquête de la population active (EPA) par Statistique-Canada.**

2.2 Les activités manufacturières

2.2.1 La diminution de l'emploi et la modernisation des activités

Selon les données de l'INRS-Urbanisation, l'île de Montréal affichait en 1986 une baisse de l'emploi manufacturier d'environ 10 % par rapport à 1971.[1] Au cours des dernières années, l'île de Montréal a récupéré au plan manufacturier ce que la récession du début des années 80 lui avait fait perdre. L'actuelle récession a toutefois provoqué une chute notable du manufacturier. En témoigne l'important repli enregistré par les personnes occupées dans ce secteur entre le dernier trimestre de 1989 et le trimestre équivalent en 1990, soit une baisse de près de 42 000 postes (-18 %) pour les territoires de l'île de Montréal et de Laval.[2]

Bien que les données disponibles soient disparates, la tendance à long terme de l'emploi manufacturier régional indique une décroissance. Plusieurs facteurs sont associés à cette évolution, dont la tertiarisation croissante de l'économie, le redéploiement des établissements à la recherche de sites plus avantageux dans les banlieues, la poursuite de la désindustrialisation du cœur de la région, la fragilité de la structure industrielle vieillissante de la ville de Montréal.

1. Pierre Lamonde, *La transformation de l'économie montréalaise*, 1971-1986, op. cit., tableau 3.3, p. 25.

2. Michel Monette, *Bulletin régional sur le marché du travail, Régions de Montréal et de Laval*, Quatrième trimestre 1990, avril 1991, tableau 2.1.

Par ailleurs, les investissements dans la consolidation, la modernisation et l'expansion des activités manufacturières demeurent élevés, surtout dans des groupes tels que les aliments et boissons, le matériel de transport, les produits chimiques, les produits électriques et électroniques, les métaux transformés. Ainsi, plus de 10,5 milliards de dollars ont été immobilisés dans les industries de la métropole au cours des derniers dix ans, dont environ 80 % dans l'île de Montréal. L'Île a reçu cinq milliards d'investissements manufacturiers de 1988 à 1990, dont les trois quarts en immobilisations et le quart en réparations. Dans plusieurs cas, ces investissements renforcent la productivité et améliorent les capacités concurrentielles et exportatrices des industries montréalaises.

De plus, selon les données d'Emploi et Immigration Canada, en 1990, il y aurait 258 000 postes de travail dans environ 8 000 établissements manufacturiers de l'île de Montréal. Près de 40 % de ces emplois se retrouvent dans des établissement de plus de 200 employés (au nombre de 218). Près de 30 % sont dans 7 000 entreprises de petite taille (moins de 50 employés). Les principaux groupes manufacturiers sont la triade textile, bonneterie et vêtement les aliments et boissons, les activités associées aux métaux, aux machines et aux équipements, les produits électriques et électroniques et les produits chimiques.

Enfin, les changements qui se produisent dans le manufacturier régional suscitent des interrogations quant à l'avenir. La question majeure semble être celle de l'adaptation des entreprises et de la main-d'œuvre, surtout dans le contexte de changements technologiques constants et d'une mondialisation accrue de l'économie. Les entreprises plus anciennes dans des secteurs en déclin sont-elles en mesure de s'adapter? Ne convient-il pas davantage d'encourager en priorité le démarrage et la création d'entreprises? Faut-il poursuivre les programmes spéciaux ou les subventions d'équipement aux industries vulnérables ou en déclin? De plus en plus d'études, américaines, européennes ou canadiennes, semblent montrer qu'il vaut mieux orienter l'aide publique vers l'adaptation de la main-d'œuvre, laissant les forces du marché agir quant à l'adaptation des entreprises. Le Conseil économique du Canada s'oriente également dans cette direction en indiquant que l'intervention la plus utile consiste à aider les travailleurs à passer des industries en déclin aux industries en croissance.[1]

2.2.2 Des variations sectorielles

Les tendances sectorielles sont difficiles à cerner dans le domaine industriel en raison d'une disponibilité variable des données, de cycles que traversent certains secteurs, de contrats gouvernementaux modifiant considérablement la situation d'un secteur donné, d'une conjoncture économique fluctuante, etc. Par exemple, la vigueur exceptionnelle de la construction et des investissements par les entreprises au cours des dernières années a pu relancer des industries en régression il y a cinq ou six ans. Une récession comme celle commencée en 1990 peut faire perdre en quelques mois les gains accumulés par un groupe au cours de plusieurs années. Autre exemple: un secteur donné peut être dominé par quelques entreprises de taille qui un an auparavant licenciaient des salariés et qui un an après engagent des travailleurs à la faveur de gros contrats.

1. Conseil économique du Canada: *Politiques d'adaptation dans le secteur manufacturier*, 1988, 209 pages.

Le textile et le vêtement

La base traditionnelle de l'emploi manufacturier de Montréal est bien représentée par la triade « textile — bonneterie — vêtement ». Elle regroupe plus du quart des emplois industriels de l'île de Montréal; elle se concentre toutefois principalement dans la ville même de Montréal. Bien que dominantes dans l'emploi, ces activités ne recueillent qu'un faible 3,9 % des investissements manufacturiers effectués depuis 1988.

Le textile et le vêtement bénéficient d'un programme d'allégement et de remise de tarifs douaniers à l'importation et à l'exportation. Renouvelé en 1988, ce programme a vu sa protection affectée en 1990 par la réduction des droits à l'importation. En outre, ces industries perdent déjà leurs effectifs depuis de nombreuses années sous l'effet conjugué de plusieurs facteurs: une forte concurrence sur le marché mondial, une certaine saturation du marché domestique, une production moindre, un entrepreneurship généralement traditionnel, une faiblesse des immobilisations, une rationalisation des modes de production, etc.

Montréal demeure néanmoins un centre important de l'industrie du vêtement, avec des avantages certains dans la production de vêtements-mode et dans la fourrure. Les bases de ces secteurs devront cependant être renforcées: la formation de la main-d'oeuvre est encore insuffisante, les designers montréalais de renommée internationale trop peu nombreux, etc. Mais, des changements positifs se produisent. Par exemple, selon l'Institut des manufacturiers du vêtement du Québec, au moins 125 manufacturiers montréalais spécialisés dans le vêtement ont intégré à leurs activités de nouvelles technologies de conception et de fabrication. De plus, la Ville de Montréal fait la promotion du projet d'aménagement d'une Cité de la mode dans le quadrilatère Chabanel, Saint-Laurent, Louvain et Meilleur.

Les aliments et boissons

Le marché des aliments et boissons est confronté à de nombreuses forces: les produits nouveaux se multiplient, la publicité y est de plus en plus forte, les habitudes de consommation sont en pleine mutation, la compétition entre les firmes est très intense. À la faveur de grandes transactions internationales et de l'accord de libre-échange Canada — États-Unis, afin de s'adapter aux changements du marché, cette industrie a connu au cours des récentes années une vague de fermetures, de consolidation, de transformation, d'expansion et de modernisation d'usines: la fusion O'Keefe — Molson, l'achat de Kraft par General Food (USA), la vente de Catelli à Borden, les fermetures des usines d'Hygrade et de la Belle Fermière, la cessation des activités à la chocolaterie Laura Secord, la réalisation d'une usine de pâtes et de sauces par Catelli, les investissements de Nabisco, de la Brasserie Molson, de la Biscuiterie Christie-Brown, de la fromagerie Saputo, etc.

L'emploi dans les aliments et boissons a baissé à Montréal au cours des dernières années mais la part de salariés industriels dans ce groupe y reste encore parmi les plus fortes: 9,4 % en 1990 pour l'île de Montréal. L'industrie a cependant beaucoup accru sa productivité et ses capacités de production. Elle a de plus maintenu le plus haut niveau d'immobilisations du secteur manufacturier

dans la métropole au cours des années 80. Dans l'île de Montréal, les aliments et boissons recueillent 15,4 % des investissements industriels annoncés entre 1988 et 1990.

Les activités associées aux métaux, aux machines et aux équipements

Les industries les plus modernes de la région se retrouvent dans une importante filière composée de la première transformation des métaux, des produits métalliques, de la machinerie, du matériel de transport ainsi que des produits électriques et électroniques. Ces groupes détiennent en 1990 un peu moins que 30 % des emplois manufacturiers de la CUM.

On retrouve dans cette filière plusieurs industries de pointe, à haute technologie, où Montréal a une position d'exportation. L'aéronautique et les technologies spatiales en sont un bon exemple, avec des établissements répartis dans plusieurs groupes, surtout dans les produits métalliques, l'équipement de transport et les produits électriques et électroniques. Dans le matériel de transport, le cas d'une seule firme, Canadair, est en soi exemplaire : avec environ 7 000 employés, cette compagnie a reçu le volumineux contrat d'entretien des avions CF-18, elle dispose aussi d'un contrat dépassant le milliard de dollars pour la fabrication de composantes des avions Airbus, le marché de ses avions-citernes CL-215 est encore en développement et ses nouveaux Challengers allongés se vendent bien. Cette filière a donc un potentiel élevé de développement et suscite des échanges industriels notables, surtout pour les fabricants de produits et composantes métalliques qui procèdent à de nombreuses opérations de sous-traitance. Elle n'est cependant pas à l'abri des difficultés, ainsi qu'en témoignent la fermeture de Marine Industries dans l'Est de Montréal (la Vickers) et les problèmes rencontrés par la fonderie CSF et MLW Bombardier.

Ces groupes manufacturiers sont, de plus, parmi ceux où on a enregistré des immobilisations élevées au cours de la décennie écoulée. Environ 30 % des investissements manufacturiers faits ou prévus dans l'île de Montréal entre 1988 et 1990 l'ont été dans les métaux transformés (14,4 % ou 725,5 M$), l'équipement de transport (5,2 % ou 263,2 M$) et dans les produits électriques et électroniques (10,1 % ou 511,4 M$).

L'imprimerie et l'édition

Comme certaines industries de Montréal, ce groupe a connu une modernisation et il a de plus bénéficié de l'essor de l'impression commerciale au cours des dernières années. Sur l'île de Montréal, il représente environ 9 % de l'emploi manufacturier. Un important projet, annoncé en 1990, est attendu dans cette industrie à Montréal : regroupant plusieurs partenaires, XMX Corporation, Unikunz Canada, le CRIQ et l'École Polytechnique de Montréal, le projet CSE-XMX vise à développer un système d'impression à grande vitesse et sera éventuellement complété par la fabrication de systèmes de communication graphique destinés au marché nord-américain. Le projet suscitera dans sa phase de mise au point 39 M$ d'investissement pour une durée de trois ans.

Les produits chimiques et le pétrole

Après plusieurs difficultés, dont la fermeture de quatre raffineries, l'industrie pétrochimique montréalaise avait accueilli favorablement les investissements réalisés ou annoncés par Pétromont et Kemtec ainsi que le projet de modernisation de la raffinerie de Shell Canada. Plusieurs projets prévus tardent cependant à se concrétiser. Kemtec a déjà mis en place son usine de paraxylène et son unité de disproponation des aromatiques; les pertes importantes enregistrées par la compagnie en 1990 et 1991 ont finalement entraîné la fermeture de l'usine. Le projet Soligaz, qui doit servir à acheminer vers Montréal des liquides de gaz naturel et entraîner plusieurs centaines de millions d'investissement dans la pétrochimie régionale, est également en attente : un nouveau tracé est étudié pour le pipeline, les contraintes environnementales liées à l'entreposage souterrain à Varennes sont importantes et l'usine de fractionnement associée au projet est remise en cause. Par contre, une bonne nouvelle a été annoncée en 1990 pour la main-d'œuvre : résultat d'un partenariat entre les milieux gouvernementaux, syndicaux, patronaux et le collège Maisonneuve, un Centre de formation en technique de pétrochimie et de chimie annexe a été créé dans l'Est de l'Île.

Dans le cas des produits chimiques, des immobilisations élevées sont enregistrées, une moyenne annuelle de 182 M$ (en dollars constants) entre 1986 et 1990 dans la région métropolitaine, dont plus de 80 % dans la CUM. De 1988 à 1990, un total de 678 M$ d'investissements (immobilisations et réparations) ont été relevés dans cette industrie sur l'île de Montréal. Le secteur pharmaceutique reçoit certainement une part notable de ces investissements en raison des nombreux projets annoncés depuis la loi sur les brevets qui assure aux entreprises une période de protection de dix ans pour la mise en marché de nouveaux médicaments.

TABLEAU 22
PRINCIPAUX GROUPES MANUFACTURIERS SELON L'EMPLOI
ÎLE DE MONTRÉAL ET LA MÉTROPOLE
1990

Principaux secteurs		Part de l'emploi manufacturier (%)[1] Île de Montréal 1990	Région métropolitaine de Montréal 1990
1. Aliments et boissons		9,4	7,6
2. Textile, bonneterie, vêtement		27,0	17,2
3. Première transformation des métaux, produits métalliques, machinerie, équipement de transport		17,7	24,4
4. Produits électriques et électroniques		10,8	10,7
5. Imprimerie, édition et activités annexes		9,4	8,4
6. Produits chimiques, caoutchouc et plastique, pétrole et charbon		9,3	13,6
Total (1 à 6)	**(%)**	**83,6**	**81,9**
	Nombre	**215 830**	**242 800**
Total manufacturier	**(%)**	**100,0**	**100,0**
	Nombre	**258 172**	**296 500**

1. Ces deux séries ne sont pas techniquement comparables car les sources sont différentes mais les ordres de grandeur permettent une comparaison qualitative valable.

Sources: Pour l'île de Montréal; Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada, *Relevé des dossiers d'entreprises*, 1989-1990.
Pour la région métropolitaine; Statistique-Canada, *Enquête sur la population active*, cat. 71-220 (personnes occupées).

TABLEAU 23
PRINCIPAUX GROUPES MANUFACTURIERS SELON LES IMMOBILISATIONS ET LES RÉPARATIONS ÎLE DE MONTRÉAL 1988 à 1990 (en millions de dollars courants)

	Immobilisations	Réparations	Total
Aliments et boissons			
1988	204,3	73,2	277,5
1989	210,4	65,4	275,8
1990	168,0	55,2	223,2
Métaux transformés			
1988	295,7	34,1	329,8
1989	172,4	45,4	217,8
1990	131,7	46,3	177,9
Équipement de transport			
1988	33,3	19,1	52,4
1989	55,2	25,3	80,5
1990	100,2	30,1	130,3
Produits électriques et électroniques			
1988	119,6	38,1	168,4
1989	128,4	33,7	169,4
1990	133,9	31,5	173,6
Produits chimiques			
1988	110,1	55,9	166,0
1989	133,6	58,3	192,0
1990	260,6	59,2	319,8
TOTAL MANUFACTURIER			
1988	**1 316,2**	**407,5**	**1 723,7**
1989	**1 255,8**	**422,6**	**1 678,4**
1990	**1 233,0**	**412,4**	**1 645,4**

1988: dépenses réelles; 1989: dépenses réelles provisoires; 1990: dépenses prévues (mi-année).

Source: Bureau de la statistique du Québec, *Investissements privés et publics au Québec*, 1988-1990, tableau 17.

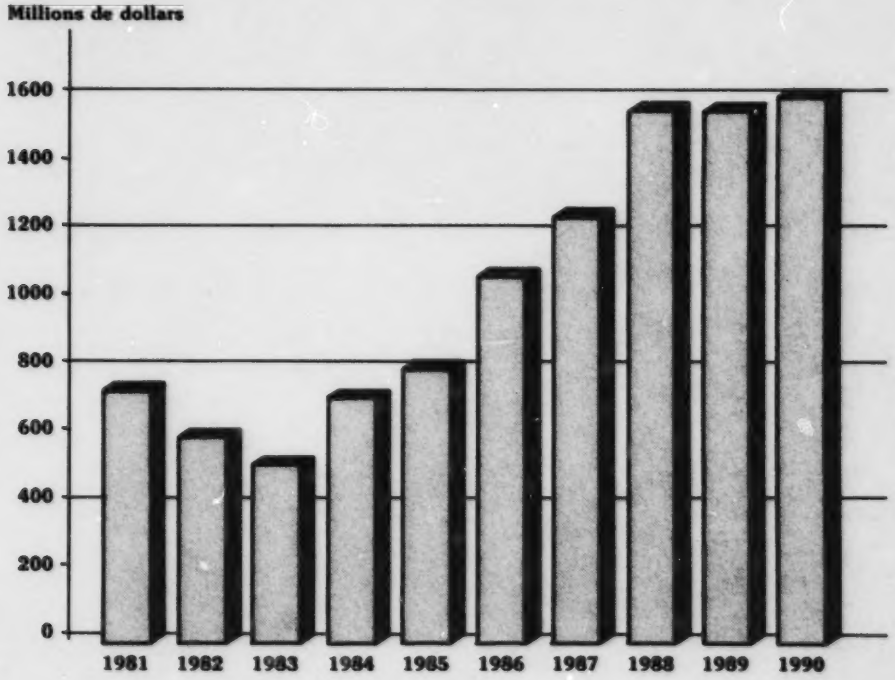
2.2.3 Les exportations manufacturières

La plupart des données disponibles et comparables dans le temps sur les exportations se rapportent à l'ancienne région administrative de Montréal, qui incluait l'île de Montréal, Laval, Laurentides, Lanaudière et la Montérégie. Pour ce territoire, en 1986, les établissements manufacturiers exportateurs représentaient 27,4 % de tous les établissements manufacturiers mais regroupaient 82,7 % du total des livraisons; 44 % des livraisons étaient destinées à l'extérieur du Québec. Une récente analyse de ces données[1] concluait qu'au cours des années 1979 à 1986, les expéditions vers le reste du Canada se maintenaient en volume bien que la part relative de cette destination diminuait, car les lieux d'exportation se sont diversifiés. Par exemple, les expéditions vers le reste du monde, toutes proportions gardées, ont augmenté plus rapidement que celles destinées aux autres provinces canadiennes.

1. Alain Dufour, *Notes sur les exportations manufacturières de la région de Montréal*, OPDQ, 14 et 15 mai 1991.

Graphique 4

Immobilisations dans le manufacturier, 1981-1990
Région métropolitaine de Montréal



Source: Compilation spéciale d'ISTC-Montréal d'après les données de Statistique Canada. Ces données ont été converties en millions de dollars constants par l'OPDQ.

En 1987, l'île de Montréal rassemblait 58 % des expéditions des manufacturiers exportateurs de l'ancienne région administrative de Montréal. L'Île représentait 38 % des expéditions du Québec tout en détenant 47,7 % des établissements exportateurs. Le Québec était le territoire d'expédition d'environ la moitié de la production des manufacturiers exportateurs montréalais, le reste du Canada 35 %, à la hausse depuis 1985, et l'extérieur du pays 14,6 %, également en croissance depuis 1985. Mentionnons que la part des petites et moyennes entreprises dans ces expéditions est passée de 20,6 % en 1985 à 22,3 % en 1987.[1]

Les exportations représentent une dimension majeure de l'économie de la région car elles sont la base de ses échanges avec l'extérieur et établissent sa position concurrentielle sur les marchés mondiaux. Le gouvernement du Québec est d'ailleurs sur le point d'en faire le levier principal de sa stratégie de relance de Montréal.

1. Bureau de la statistique du Québec, *Statistiques des PME manufacturières au Québec*, édition 1991, tableau 18, page 101.

TABLEAU 2A
EXPÉDITIONS DES MANUFACTURIERS EXPORTATEURS DE L'ÎLE DE MONTRÉAL
1985 à 1987

	Île de Montréal	Part de l'Île sur le Québec (%)
Valeur des expéditions (000 $)		
1985	21 279 594	41,9
1986	19 099 274	38,8
1987	19 214 695	38,1
Nombre d'établissements		
1985	1 510	50,9
1986	1 381	49,9
1987	1 193	47,7

RÉPARTITION PAR DESTINATION POUR L'ÎLE DE MONTRÉAL

Destination	Répartition de la valeur des expéditions 1985	1987
Canada	88,1	85,4
Québec	59,2	50,2
Reste du Canada	28,9	35,2
Provinces Atlantiques	4,0	4,5
Ontario	17,2	21,5
Provinces de l'Ouest	7,7	9,3
Étranger (exportations)	11,9	14,6
États-Unis	7,8	11,0
Marché commun européen	1,3	1,9
Reste de l'Europe	0,5	0,3
Autres pays	2,1	1,4

1. Il s'agit de la valeur des expéditions de tous les établissements manufacturiers qui vendent directement des produits en dehors du Québec.

Source: Bureau de la statistique du Québec, *Destination des expéditions des manufacturiers exportateurs du Québec*, 1985 à 1987.

2.3 La haute technologie

Les industries de haute technologie s'imposent comme référence quant à l'avenir manufacturier de Montréal. Ces industries sont généralement celles où les dépenses en recherche et développement (R-D) et le nombre d'employés techniques dépassent ce qui est observé dans la moyenne des cas. En 1987-1988 l'île de Montréal compte 310 entreprises faisant de la R-D industrielle, soit environ 36 % des établissements de ce genre au Québec. En personnes-années, 42 % de la R-D privée au Québec se fait sur le territoire de la CUM. Ces proportions seraient nettement plus élevées si on tenait compte de l'ensemble de la métropole ; selon une étude coordonnée par le CITEC, mais non encore terminée, on estime à environ 72 % les dépenses *intra-muros* de R-D québécoises faites dans la région métropolitaine, ce pourcentage atteint presque 85 % si on tient compte du secteur privé.

Les entreprises de pointe sont surtout dans les domaines suivants: ordinateurs et composantes électroniques, bureautique, communications, aéronautique et spatial, biotechnologies et industries pharmaceutiques, instruments scientifiques, optiques et lasers, robotique, logiciels et progiciels, laboratoires de recherches, etc. Quatre groupes manufacturiers montréalais concentrent plus des trois quarts des personnes-années en recherche et développement: les produits électriques et électroniques (41,6 %), le matériel de transport (13,5 %), l'informatique (12,3 %o) et les produits chimiques (9,6 %).

Par ailleurs, la haute technologie échappe à la distinction habituelle entre secondaire et tertiaire. Par exemple, certaines entreprises, telles que Canadair, Union Carbide Canada et l'Institut Armand-Frappier, intègrent les activités de recherche et de production. L'innovation technologique n'est pas seulement l'apanage du manufacturier. Ainsi, l'informatisation et la diffusion des nouvelles technologies de communications sont en train de changer profondément plusieurs activités tertiaires, notamment les services financiers et les services aux entreprises. À cet égard, le développement de l'échange électronique des données (EED) crée une interface nouvelle entre la plupart des activités économiques. Un tel système est en voie de s'implanter dans de grandes entreprises (ex. Provigo) et, dans le transport maritime, un pas important a été franchi par l'informatisation des procédures de transbordement au port de Montréal (le projet EDICOM). Le milieu des affaires montréalais fait également la promotion d'un projet d'Institut international d'échange électronique de données.

L'accroissement du nombre d'entreprises de haute technologie est souhaité par la majorité des intervenants socio-économiques régionaux, d'autant plus que le virage technologique réclamé depuis de nombreuses années semble lent à se faire. Il s'agit toutefois de privilégier des créneaux moteurs, porteurs de croissance, de fortes valeurs ajoutées et de capacités exportatrices. Les secteurs où Montréal présente des avantages à cet égard ont été désignés par plusieurs. Ce sont: l'électronique et l'informatique, les communications (surtout les télécommunications), le spatial et l'aéronautique ainsi que les biotechnologies et le bio-médical.

2.3.1 L'aéronautique et le secteur spatial

Dans l'industrie aérospatiale,[1] Montréal accueille la majorité des grandes entreprises canadiennes de premier niveau, soit celles qui fabriquent des produits complets destinés au marché mondial:

- Canadair (avions, engins de reconnaissance aérienne, composantes d'avions, entretien des CF-18),
- Pratt & Whitney (conception et fabrication de turbo-moteurs industriels et de propulsion, entretien),
- Bell Helicopter Textron (hélicoptères),
- CAE Electronics (simulateurs de vols, télérobotique, etc.)

Plusieurs autres entreprises s'y trouvent aussi: Héroux Inc. (trains d'atterrissage), Marconi Canada (systèmes de navigation de bord), Rolls Royce Canada (turbomoteurs, maintenance de moteurs d'avions), Spar Aerospatial Limitée, etc.

1. Fusion des termes aéronautique et spatial.

On évalue que cette industrie fournit dans la région métropolitaine 28 500 emplois et qu'elle effectue des livraisons de 3,2 milliards de dollars par année. Il s'y trouve environ 180 entreprises représentant le cinquième de toute la R-D québécoise.[1]

Parmi les forces de ce secteur, il faut mentionner la pénétration des marchés internationaux et la croissance soutenue de plusieurs entreprises. La présence de l'Agence spatiale canadienne est aussi un atout, surtout en raison du projet Radarsat (mise en orbite d'un satellite canadien d'observation), dont Spar Aérospatial de Sainte-Anne-de-Bellevue assure la maîtrise-d'oeuvre (phase I du projet). Parmi les faiblesses, on constate que la recherche est encore insuffisante comparativement à la concurrence étrangère et que le caractère des contrats privés est cyclique. Le peu de firmes québécoises pour faire de la sous-traitance en aérospatial et une main-d'œuvre spécialisée trop peu nombreuse sont également des handicaps. Pour contrer ces difficultés, un projet d'incubateur spatial destiné à former des sous-traitants a été mis de l'avant par Spar, une plus grande collaboration universités - entreprises est envisagée pour la formation en technologie spatiale (un projet de maîtrise spécialisé a été mis de l'avant) et, grâce à la collaboration de plusieurs partenaires privés et publics, une École des métiers de l'aérospatial sera ouverte à Montréal en 1992.

Mentionnons enfin que lors de l'important Salon de l'aéronautique et de l'espace, tenu au Bourget (France) en juin 1991, Canadair de Saint-Laurent a signé des contrats pour au moins 200 M$ (US), dont l'un portant sur la fabrication d'une partie du fuselage des Boeing 767, et Spar Aérospatial a conclu des accords pour réaliser plus de 100 M$ (US) de composantes de satellites.

2.3.2 *Les communications*[2]

L'industrie des communications est un autre domaine de pointe à Montréal. Elle comprend plusieurs entreprises fournissant du matériel et des services de télécommunication, de technologie de l'information et de contenus en médias. Elle est répandue dans presque tous les secteurs d'activités. Il y a d'ailleurs des liens étroits entre cette industrie et cet autre secteur de pointe, l'aérospatial. La région est en outre le siège nord-américain de la Société internationale de télécommunications aéronautiques.

Montréal rassemble plus de 80 % des activités québécoises dans les communications et près de 60 000 emplois y sont associés. Elle regroupe quatre entreprises de taille : Northern Telecom (plus de 5 800 employés), Marconi Canada, CAE Electronic ltée, Recherches Bell-Northern. Environ un milliard de dollars y ont été investis au cours des récentes années dans la téléphonie sans fil (130 M$ par Cantel), dans la téléphonie cellulaire (100 M$ par Bell Cellulaire), dans des logiciels de télécommunications (AT & T, 10 M$), dans des systèmes informatiques (ex : Philips, 47 M$), dans la production audio-visuelle et télématique (Bellevue-Pathé, le Téléport de Montréal inauguré en 1988, Films Cinar, etc.), dans la fibre optique (par exemple : les installations du nouvel édifice IBM-Marathon), dans un centre de communications internationales (par Teleglobe Canada, une immobilisation totale prévue de 120 M$), etc.

Malgré sa présence remarquable à Montréal, cette grappe d'industries et de services en communications demeure fragile, sensible aux réglementations et

1. Allocution de Monsieur Gérald Tremblay, ministre de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie devant la Chambre de commerce de Montréal métropolitain, 9 avril 1991, page 11.

2. Pour un bilan détaillé de ce secteur à Montréal, on consultera le dossier du ministère des Communications, *Les communications, un outil puissant de relance pour Montréal*, décembre 1990, 48 pages et le dossier d'INRS-SECOR, *Les infrastructures et les services de télécommunications dans la région de Montréal*, février 1990, 94 pages, plus annexes.

politiques canadiennes, aux accords de normalisation et de coopération et à la compétition internationale dans un marché en évolution très rapide. Elle est aussi confrontée à un marché québécois trop restreint, ce qui oblige plusieurs entreprises à exporter pour survivre, à un accès difficile aux sources de financement, ce qui défavorise les nombreuses PME de ce secteur, et à une R-D encore insuffisamment développée.

2.3.3 *Les biotechnologies*[1]

Les biotechnologies, à savoir diverses formes d'exploitation industrielle d'organismes vivants, apparaissent également dans la plupart des scénarios de développement pour Montréal.

La région dispose en effet d'une bonne infrastructure de recherche et de développement dans ce domaine, constituée par des universités (surtout McGill et Montréal), des centres de recherches (Institut de recherches en biotechnologies (IRB), l'Institut canadien de recherches sur les pâtes et papier, l'Institut de recherches cliniques de Montréal, etc.) et d'une soixantaine d'entreprises privées (Bio-Mega, Richelieu Biotechnologies, Merck-Frosst, Ciba-Geigy, Laboratoires Abott, Rougier-Biotech, etc.).

Montréal est d'ailleurs devenu le principal centre de décisions du gouvernement canadien en biotechnologies puisque, outre la présence de l'IRB, la coordination des interventions du Conseil national de la recherche du Canada en cette matière s'effectue maintenant à partir de la métropole.

Les réussites montréalaises dans ce domaine reposent en grande partie sur un partenariat réunissant les universités, les instituts affiliés et les industries, spécialement en santé humaine et animale (pharmacie). En voici quelques exemples: les travaux conjoints de Merck-Frosst, de Bio-Recherches et de l'Institut de recherches cliniques de Montréal, ceux de l'IAF-Biochem International et de l'Institut Armand-Frappier, ceux de Bio-Mega et des chercheurs de l'hôpital Notre-Dame, la chaire Canadien-Pacifique en biotechnologies à l'Université McGill. Mais d'autres domaines d'application existent aussi dans la région: l'agro-alimentaire (l'Institut Rosell, les compagnies Rollmex, Delisle et Lallemand), les ressources naturelles (ex: les centres de recherches de Noranda et de Domtar), l'environnement (ex: le centre de recherches BIOPRO de l'École polytechnique).

Au plan de l'exploitation industrielle, Montréal n'offre pas cependant une base suffisante si on la compare à celle d'autres villes telles que Toronto et Ottawa. Malgré l'existence de plusieurs entreprises, la masse critique pour un véritable essor des biotechnologies n'est pas encore atteinte. D'autres faiblesses à signaler: le sous-financement de la recherche de base et de la formation, le manque d'entrepreneurship technologique, l'insuffisance de la coordination des efforts de tous les intervenants publics.

2.3.4 *La micro-électronique et l'informatique*

Dans le domaine de la micro-électronique, les entreprises sont généralement petites ou de taille moyenne. Des projets d'expansion et de modernisation ont aussi été relevés dans ce secteur au cours des dernières années: Circo-Craft (30 M$), Circuits GRM (3 M$), Matrox Électronique (10 M$), Systèmes

1. Voir à ce sujet le rapport de la Commission permanente du développement économique de la Ville de Montréal, *Le développement des biotechnologies et des bio-industries à Montréal*, 29 janvier 1990.

d'informatique Philipps (47 M$), MuxLab (4 M$), Sitonex (4 M$), etc. Des projets d'implantation ont aussi été annoncés: National Semiconductor (300 M$, dont 200 M$ en équipement), Genesis Microchips, ABB Composantes électroniques. On déplore toutefois la fermeture d'un des rares fabricants québécois d'ordinateurs, Comterm. Une main-d'œuvre spécialisée de bonne qualité est de plus en plus disponible et Montréal dispose de nombreux usagers des technologies électroniques, mais les difficultés d'accès aux technologies étrangères et les coûts élevés de développement freinent l'expansion du secteur. À noter enfin, les activités du Centre de recherche informatique de Montréal, en opération depuis 1985 et dont l'un des objectifs est de susciter la collaboration entre les secteurs privé et universitaire, de même que la présence à Montréal du Conseil de l'industrie électronique du Québec.

2.3.5 Le Centre d'initiative technologique de Montréal

Enfin, en matière de haute technologie, la synergie universités - entreprises - gouvernements est considérée comme un facteur majeur pour Montréal. La présence du Centre d'initiative technologique de Montréal (CITEC) témoigne des efforts faits en faveur de cette synergie. Fondé en 1989, regroupant effectivement des leaders du milieu des affaires, des universités et des paliers gouvernementaux, le CITEC a concrètement coordonné la mise en place du technoparc, situé à la fois à Saint-Laurent et à Montréal. L'organisme envisage y développer à long terme quatre champs de spécialisation: l'aérospatial, la biotechnologie, la micro-électronique et l'informatique.

2.3.6 Le Fonds de développement technologique

De plus, le Fonds de développement technologique du gouvernement du Québec a accepté en 1990 et 1991 plusieurs projets ayant des impacts à Montréal: automatisation du développement de logiciels (Groupe DMR, 41,1 M$), mise au point d'un nouveau wagon de métro (Bombardier, 20,1 M$), recherche pour l'observation et la gestion des ressources terrestres (PROGERT-SNC, 28,8 M$), développement d'un système électronique d'impression à grande vitesse (CSE-XMX, 39 M$), système de développement en télérobotique (Technologies MPB, 11,8 M$). Tous ces projets font appel à de nombreux partenaires, dont plusieurs dans d'autres régions. La contribution gouvernementale totalise 51 M$ sous forme de subventions et de crédits d'impôt sur des investissements totaux de 141 M$.

2.4 Les activités tertiaires

Sur l'île de Montréal, les activités tertiaires procurent de l'emploi à plus de 850 000 personnes, soit près des trois quarts des postes offerts par les entreprises. En trois ans, de 1988 à 1990, les investissements réalisés ou prévus dans le tertiaire (excluant l'habitation) totalisent près de 20 milliards de dollars, soit environ 64 % des investissements totaux.

[illegible]

Territoire	Entreprises	Employés	Personnes-années en R - D
ÎLE DE MONTRÉAL	310	4 375	3 791
Part du Québec (%)	36.2	35.7	42.3
TOTAL QUÉBEC	857	12 239	8 967

RÉPARTITION EN POURCENTAGE DES PERSONNES-ANNÉES EN R - D PAR GROUPE D'ACTIVITÉS DU SECTEUR MANUFACTURIER PRIVÉ DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Aliments	2.8	Première transformation des métaux	3.0
Boissons	0.6	Produits métalliques	1.7
Tabac	0.6	Machinerie	3.2
Caoutchouc	0.01	Matériel de transport	13.5
Plastique	0.4	Produits électriques et électroniques	41.6
Cuir	0.01	Produits minéraux non métalliques	0.9
Textile	1.8	Produits du pétrole	0.8
Habillement	0.1	Produits chimiques	9.6
Bois	0.05	Autres industries manufacturières	1.4
Meubles	0.2	Informatique	12.3
Papier	4.5	Génie-conseil	0.7
Imprimerie	0.1		

Source: D'après des données du MICT, répertoire 1987-1988, compilées par l'Association québécoise des organismes régionaux de concertation et de développement en préparation du Colloque sur le développement technologique et le développement des régions du Québec, mai 1989.

2.4.1 Le tertiaire courant et le tertiaire public

La plupart des emplois tertiaires sont liés à la consommation. Ce tertiaire traditionnel ou courant regroupe des commerces, des services personnels et socio-culturels, l'hébergement, la restauration, etc. Ce sont surtout ces activités qui ont profité de la progression des revenus et de la multiplication des ménages.

La reprise qui a suivi la récession du début des années 80 a provoqué la croissance de l'emploi dans le tertiaire courant. Plusieurs investissements ont été faits dans des complexes commerciaux avec boutiques et dans de nouveaux hôtels; de nombreux centres commerciaux existants ont connu des rénovations ou des expansions; les franchises commerciales se sont multipliées. Il reste des traces des décisions prises au cours de ces années: plusieurs chantiers de construction sont encore en activité en 1990 (Centre Eaton, Cours Mont-Royal, au moins 7 hôtels, etc.). Mais, beaucoup d'emplois créés l'ont été à temps partiel. De plus, le secteur commercial a enregistré au cours des récentes années plusieurs faillites ou fermetures importantes: Atlantique Image et Sons, Direct Film, Domicil - Château d'Aujourd'hui, Simpson's, Pascal inc., etc.

Les ventes au détail témoignent habituellement assez bien de l'évolution de ce tertiaire de consommation. La courbe des ventes de la métropole montréalaise au cours des années 80 illustre en effet l'impact de la récession en 1982-1983, la croissance qui a suivi, même mesurée en dollars constants, et montre bien la récession anticipée à partir de 1988, avec un repli des ventes depuis deux ans.

Il est aussi intéressant de noter la baisse de la part des ventes que se taille la métropole au Québec: de 49,4 %, son plus haut niveau en 1982 à 44,3 % en 1989. Cette évolution reflète sans doute le dynamisme de l'économie de plusieurs régions québécoises au cours des années 80, dynamisme qui s'est traduit par une hausse des revenus et de la consommation, alors qu'on a vu précédemment que la situation relative de Montréal par rapport au Québec s'est dégradée. La récession de 1990-1991 frappe toutefois toutes les régions.

Le gouvernement québécois perçoit aussi une taxe sur les ventes auprès des entreprises. Avec 27,8 % des établissements concernés au Québec, l'île de Montréal représente 36,3 % des revenus perçus par la taxe de vente.

TABLEAU 26
TAXE DE VENTE
ÎLE DE MONTRÉAL ET LE QUÉBEC
1987 à 1990

	Nombre d'établissements concernés	Revenu total perçu par la taxe (000 $)	Revenu moyen perçu par établissement
Île de Montréal			
1987 - 1988	65 971	1 322 914.5	20 053
1988 - 1989	66 499	1 390 014.1	20 903
1989 - 1990	67 270	1 448 401.7	21 531
Part de l'île sur le Québec			
1989 - 1990	27,8 %	36,3 %	
Le Québec			
1987 - 1988	232 130	3 608 871.1	15 547
1988 - 1989	235 898	3 833 554.6	16 251
1989 - 1990	241 857	3 984 251.6	16 473

NOTE: Cette banque de données est relativement récente et des améliorations lui sont apportées régulièrement, notamment au plan de la prise en compte des petits établissements. Il convient donc d'utiliser avec réserve toute série chronologique.

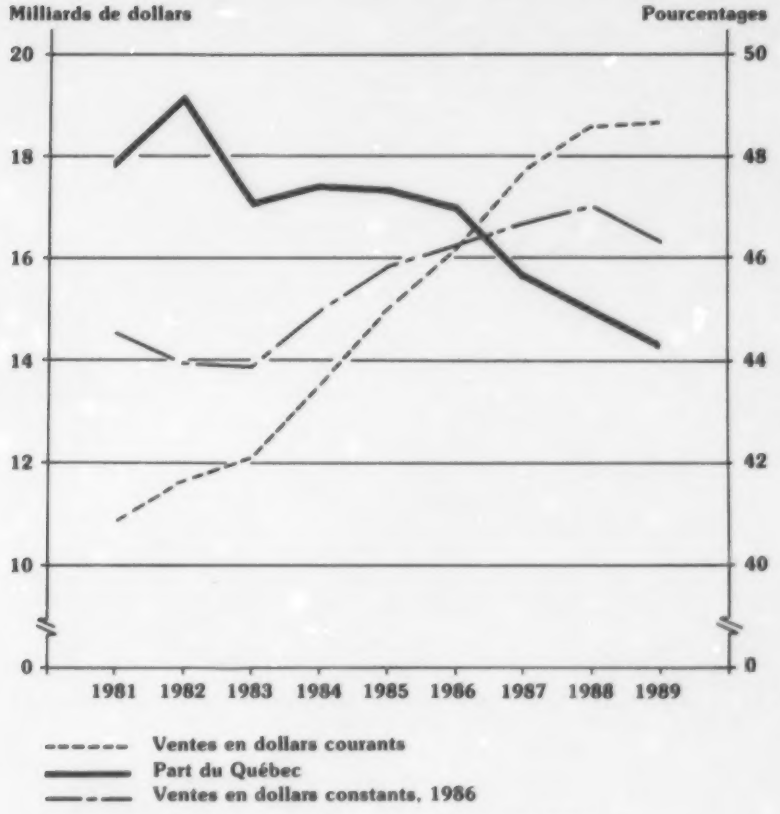
Source: Ministère du Revenu du Québec, Direction des études, Recherche et Statistique, février 1990.

Le tertiaire courant montréalais se voit affecté par le ralentissement démographique se produisant à l'échelle métropolitaine. La progression de la pauvreté touche aussi plusieurs commerces dans des quartiers défavorisés de Montréal. De plus, en raison de ses propres difficultés de croissance, le secteur manufacturier n'a plus pour le tertiaire les effets d'entraînement qu'il a déjà eu.

Le mouvement des commerces et des bureaux vers les banlieues s'est aussi poursuivi au cours des années 80. L'espace disponible et les prix avantageux (location, bâtiments, terrains) qu'y trouvent les établissements expliquent pour

Graphique 5

Ventes au détail, 1981-1989
Région métropolitaine de Montréal



Sources: Statistique Canada, publication 11-003f et cat.63-005.

une large part cette déconcentration tertiaire qui pénalise le cœur de la région. Le tertiaire de consommation a certes surtout été touché mais une partie des services aux entreprises, le bas de gamme surtout, a également suivi la clientèle manufacturière et d'affaires qui s'est relocalisée dans la couronne suburbaine montréalaise.

Pas loin de 200 000 personnes occupent un emploi dans les commerces de l'île de Montréal, dont 60 % dans les établissements de détail et 42 % dans des petits établissements de moins de 20 emplois. Près de 320 000 emplois sont rassemblés dans les services socio-culturels, commerciaux et personnels. Mais environ 60 % de ces emplois sont concentrés dans l'enseignement (75 000) et dans les services médicaux (118 500). Enfin, les gouvernements constituent une classe d'employeurs de taille, procurant de l'emploi à environ 68 000 personnes, dont 32,2 % pour l'administration fédérale, 26,4 % pour le Québec, et près de 40 % pour les administrations locales (municipalités et CUM).

TABLEAU 27
RÉPARTITION DES ACTIVITÉS TERTIAIRES SELON L'EMPLOI ET LES INVESTISSEMENTS ÎLE DE MONTRÉAL ET RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL 1990

	Emploi estimé Île de Montréal 1990 (000)	Personnes occupées métropole[1] 1990 (000)	Investissements Île de Montréal 1988 à 1990 (M$)
Transports, communications et autres services publics			
nombre	97,5	129,5	5 865,1
%	11,4	12,3	30,3
Commerce			
nombre	195,0	257,0	1 068,8
%	22,8	24,4	5,5
Finances, assurances et affaires immobilières			
nombre	81,8	92,4	1 862,9
%	9,6	8,8	9,6
Services			
nombre	411,3	495,6	6 868,1
%	48,2	47,0	35,5
Administration publique			
nombre	68,1	80,0	3 682,5
%	8,0	7,6	19,0
Total tertiaire (sans l'habitation)[2]			
nombre	853,7	1 054,5	19 347,4
%	100,0	100,0	100,0

1. Métropole : région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal.
2. En matière d'investissement, le BSQ ajoute le secteur de la construction des logements aux autres activités tertiaires.

Sources : Pour l'île de Montréal : Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada (CEIC), *Relevé des dossiers d'entreprises*, 1989-1990.

Pour la région métropolitaine : Compilation spéciale de la CEIC d'après les données de Statistique Canada, *Enquête sur la population active* (EPA), moyenne annuelle 1990.

Pour les investissements : Compilation d'après les données du Bureau de la Statistique du Québec, *Investissements privés et publics du Québec*, 1988-1990, 1991.

Le tertiaire public forme donc une activité économique majeure pour l'île de Montréal. La situation difficile des gouvernements, aux prises avec des déficits budgétaires élevés, se répercute sur l'ensemble de ce tertiaire. Le financement du transport en commun est à cet égard un cas d'actualité patent. En outre, le secteur public fait face à des besoins croissants, particulièrement au plan des services sociaux et médicaux, notamment en raison du vieillissement des gens et de l'appauvrissement d'une large couche de la population. Le financement des mesures nécessaires pour répondre à ces besoins est un enjeu de développement à l'avenir incertain.

De plus, les dépenses des institutions, ministères et autres organismes gouvernementaux, de même que les dépenses dans les services d'utilité publique équivalent à un peu moins de 40 % des investissements effectués dans les activités tertiaires de l'île de Montréal. Les travaux nécessaires pour faire face au vieillissement des infrastructures municipales comme aussi des immeubles et équipements hospitaliers pourraient maintenir le niveau de ces dépenses. Plusieurs millions ont déjà été investis en 1990 dans des hôpitaux (Centre hospitalier de Lachine, Centre hospitalier Notre-Dame, Santa Cabrini). Des dépenses et des besoins importants donc, mais un financement encore incertain. L'emploi nouveau dans le tertiaire public ne sera probablement pas très élevé et concernera de plus en plus des postes occasionnels et à temps partiel.

2.4.2 *Le tertiaire supérieur ou les services à la production*

Les activités tertiaires plus exportatrices et plus orientées vers la production occupent moins de main-d'œuvre mais le caractère moteur de ces activités rejaillit sur l'ensemble de l'économie ainsi que sur le rôle de Montréal comme métropole québécoise. Ce tertiaire supérieur regroupe des activités et des équipements divers tels que les sièges sociaux, les bureaux d'ingénieurs-conseils, des services spécialisés et de haut niveau, des centres de recherches et de développement de même que des services associés à de grands équipements (le port de Montréal, le Palais des congrès, le Stade olympique, etc.).

Plusieurs facteurs affectent les perspectives de croissance de ces activités, dont les suivants:

- l'évolution de la technologie et de l'informatisation: plus de productivité, souvent moins d'employés, une importance plus grande de l'information;
- la poursuite de la déréglementation et du décloisonnement des services financiers: regroupement d'institutions, rationalisation;
- l'accord de libre-échange Canada - États-Unis;
- la mise en application en 1991 d'une taxe sur les produits et services (TPS): hausse des coûts de plusieurs services auparavant non taxés;
- la pénétration des marchés internationaux par les firmes québécoises.

L'éventail des activités couvertes ne permet pas de cerner facilement ce tertiaire de pointe. La partie précédente, soit la haute technologie, touchait quelques unes de ces activités (R-D, services associés); des points subséquents en couvriront en détail d'autres (par exemple, le port et les aéroports). Plusieurs sont regroupées dans les catégories habituelles de la classification des activités économiques, soit le transport, les communications et autres services publics, les finances, assurances et affaires immobilières ainsi que dans les services aux entreprises. Dans l'île de Montréal, ces catégories rejoignent environ 15 % de tous les établissements et 24 % de l'emploi total ou 32 % de l'emploi tertiaire.

Les services aux entreprises forment probablement la plus typique des activités tertiaires liées à la production. Selon l'estimation de la CEIC, 92 000 personnes y travaillaient en 1990 dans l'île de Montréal, soit 8,0 % de l'emploi total. En 1988, un recensement des entreprises effectué par l'INRS-Urbanisation pour la Ville de Montréal indiquait que cette ville centrale comptait 54 400 emplois dans les services aux entreprises, soit 8,8 % du total. En 1990,

selon Statistique Canada, 99 600 personnes occupaient un emploi dans ce genre de services au sein de la région métropolitaine de Montréal, ce qui équivalait à un accroissement de 26,0 % par rapport au chiffre relevé cinq ans plus tôt, 79 000 en 1986.

La croissance des services aux entreprises est particulièrement observée dans l'informatique, la gestion-conseil et dans les autres domaines liés à la consultation. Montréal compte des firmes importantes oeuvrant dans les services informatiques (conseils, intégration des systèmes, logiciels) ; par exemple, les groupe DMR, le groupe CGI et IST sont des firmes d'environ 500 employés chacune. Les entreprises montréalaises de services aux entreprises sont confrontées à un marché de plus en plus dominé par de grandes multinationales de services. Leur croissance est beaucoup alimentée par la présence de sièges sociaux dans la métropole, par la standardisation accrue des activités économiques et par l'informatisation croissante des entreprises. Leur clientèle est surtout montréalaise et québécoise. La pénétration du marché hors Québec reste faible et est rendue d'autant plus difficile que le tertiaire spécialisé de Toronto occupe une place nettement dominante au plan canadien.

Le génie conseil est probablement l'un des rares domaines où Montréal a pu conserver son leadership canadien en matière de tertiaire supérieur. La région bénéficie de grandes firmes d'ingénierie aux activités diversifiées, SNC-Lavalin (fusion récente des deux grandes firmes québécoises) par exemple, dont une partie notable des revenus provient du marché international.

Dans le secteur des finances, assurances et affaires immobilières, on retrouve environ 82 000 emplois dans l'île de Montréal, dont 73 % dans les intermédiaires financiers. Dans ce dernier cas, Montréal a profité de plusieurs éléments positifs :

— l'avance prise par le Québec en matière de déréglementation, entre autres en ce qui a trait au décloisonnement des institutions financières ;

— la désignation de Montréal comme Centre financier international (CFI) par les gouvernements canadien et québécois et la création du Bureau des établissements financiers internationaux (BEFIM) ; 27 institutions ont maintenant reçu le droit d'exploiter un CFI[1] à Montréal et le BEFIM poursuit sa promotion pour en attirer d'autres ;

— la consolidation d'une base financière québécoise, formée d'institutions telle que la Banque Nationale du Canada, le Groupe La Laurentienne, le Mouvement Desjardins, la Corporation financière Power, etc. ;

— les capacités télématiques et de communications acquises par plusieurs entreprises.

Mais l'expansion du secteur financier montréalais dépend essentiellement du dynamisme de l'économie québécoise et sa pénétration du marché extérieur est encore trop restreinte. En fait, sa croissance demeure modeste comparativement à celle d'autres centres financiers mondiaux.[2] La faiblesse relative de Montréal par rapport à Toronto est surtout remarquée par plusieurs analystes ; on n'en donnera que cet exemple :[3] « Des 50 institutions financières à plus fort actif au Canada, Toronto en héberge 27 et Montréal 7. Parmi les cent premières, 46 sont à Toronto et 17 à Montréal. Parmi celles-ci, on dénombre 25 banques étrangères qui y ont leur siège, soit à Toronto (21) ou Montréal (4). »

1. Le statut de CFI permet depuis 1987 à une institution financière de réaliser des économies d'impôt sur le commerce international de services financiers. Les employés de ces centres bénéficient aussi d'avantages fiscaux.

2. Mario Polèse, *Les activités de bureaux à Montréal : structure, évolution et perspectives d'avenir*, INRS-Urbanisation, juin 1988.

3. INRS-Urbanisation et Sécor, *Les infrastructures et les services de télécommunications*, 1990, p. 75.

L'activité boursière de Montréal témoigne de cette situation, avec un volume et des valeurs transigées environ quatre fois moins élevés qu'à Toronto. La Bourse de Montréal a quand même connu une forte croissance au cours des années 80 en raison des innovations introduites, d'un système informatique à la fine pointe de la technologie, d'une certaine spécialisation, entre autres le marché des options et celui des obligations gouvernementales et du dynamisme de ses dirigeants. Selon le « Word Directory of Stock Exchange (1990) », qui analyse les indicateurs de 98 parquets boursiers situés dans 52 pays, Montréal vient au 8e rang des plus importantes bourses, immédiatement après Toronto. Les récentes années ont été toutefois difficiles à cause de l'effondrement boursier de 1987 et du retrait subséquent de ce marché de plusieurs entreprises émettrices d'actions et à cause d'une structure de taux d'intérêts élevés provoquée par la politique monétaire canadienne. En 1990, la valeur totale des transactions à la Bourse de Montréal a reculé de 24,6 % par rapport à 1989 et se chiffrait à plus de 15 milliards de dollars.

TABLEAU 28
VOLUMES ET VALEURS DES TRANSACTIONS BOURSIÈRES MONTRÉAL ET TORONTO
1988 à 1990

	Bourse de Montréal	Bourse de Toronto
1. Volume des transactions (M$)		
1988	1 278	5 469
1989	1 696	6 523
1990	1 365	5 660
2. Valeurs des transactions (M$)		
1988	15 062	68 145
1989	20 456	83 568
1990	15 405	64 009

Source: Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, novembre 1990 et février 1991.

Par ailleurs, Montréal est un centre de contrôle corporatif de taille et cet aspect distingue bien le tertiaire montréalais de celui des autres régions du Québec. Environ 90 % des sièges sociaux des plus grandes entreprises québécoises s'y trouvent. Dans la plupart des secteurs d'activités, Montréal compte beaucoup moins de sièges sociaux de compagnies sous contrôle étranger que Toronto. Cette particularité devient un avantage en raison des décisions prises par les entreprises quant aux achats de biens et de services spécialisés (comptables, publicité, informatique). Le contrôle local maximise ainsi les possibilités d'impacts économiques régionaux découlant de la présence des sièges sociaux.

Dans les secteurs financiers (banques, assurance-vie, fiducie, etc.), la valeur des actifs détenus par les principaux sièges sociaux situés dans la métropole se chiffrait en 1984 à 282 milliards de dollars, soit environ 35 % du total canadien. Dans les secteurs non financiers, les plus importants sièges sociaux montréalais contrôlaient des revenus de l'ordre de 84,6 milliards de dollars, soit environ le cinquième du total canadien. Dans les activités manufacturières, incluses dans les secteurs non financiers, 28,2 milliards de revenus étaient détenus par des sièges sociaux montréalais. Dans le domaine industriel, la part

canadienne de la région métropolitaine de Montréal a beaucoup baissé depuis 1977 mais la part des revenus des sièges sociaux de manufactures sous contrôle québécois s'est accrue de 59,6 % à 68,9 % de 1977 à 1984.

Enfin, en grande partie à cause de son tertiaire supérieur, Montréal est une ville internationale et il y a plusieurs éléments qui appuient ce caractère de Montréal:

- la métropole occupe une position géographique stratégique entre l'Europe et l'Amérique, situation renforcée par la dualité linguistique montréalaise et la confluence culturelle qu'on y trouve;
- Montréal est aussi l'hôte d'institutions et d'organismes internationaux: l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Association du transport aérien international (ATAI), la Société internationale des télécommunications aériennes (SITA), et d'ici cinq ans le Centre international du film pour l'enfance et la jeunesse (CIFEJ) de l'Unesco;
- la région est exportatrice de produits de base, tout en étant le lieu d'échanges de commerce international;
- Montréal dispose d'un tertiaire de services pouvant soutenir des activités internationales, surtout dans les télécommunications (avec des sociétés comme Bell, CNCP, Teleglobe Canada), l'ingénierie, les congrès et les expositions (avec le Palais des Congrès);
- ses institutions économiques, sociales, culturelles et scientifiques sont également ouvertes sur l'étranger (le Centre de coopération en développement urbain de l'INRS, l'Institut international de formation en gestion aéronautique civil, les tournées à l'étranger du Cirque du Soleil et de l'OSM);
- les rencontres et les événements d'envergure internationale sont nombreux (par exemple: le Festival des films du monde, le Festival de jazz, le Mondial de la publicité);
- Montréal a les infrastructures d'une grande ville: des installations portuaires multimodales, des infrastructures de communications de pointe, dont un téléport faisant partie d'un réseau international, un technoparc de prestige en cours de développement, un pôle d'activités en expansion autour d'une « cité internationale » désignée au centre-ville, avec un Centre de commerce mondial, qui ouvrira en 1991 et éventuellement un Centre de conférences internationales, etc;
- Montréal est aussi l'une des villes au monde où il est le plus agréable de vivre et où le coût de la vie est le moins élevé (du 1er au 8e rang selon les répertoires consultés), un tel avantage comparatif étant de taille pour attirer des activités internationales;
- enfin, et c'est à cultiver davantage, « la principale richesse internationale de Montréal, c'est finalement l'ambition et la compétence internationales des entrepreneurs québécois, qu'ils soient à Montréal ou en région »[1]

2.4.3 *Le tourisme*

L'activité touristique montréalaise occupe une place à part en raison de ses retombées nombreuses, dont profitent plusieurs secteurs économiques, et en raison du fait qu'elle associe à la fois des événements (festivals,

1. Mario Polèse, « Le développement économique international de Montréal, éléments de stratégie » dans *Gestion locale et problématique urbaines au tournant des années 90*, UQAM, Actes du colloque de l'Association canadienne française pour l'avancement des sciences, mai 1989, p. 305.

congrès, courses d'automobiles, etc.), de grands équipements (Palais des Congrès, Stade Olympique, etc.), des sites et places (Vieux-Montréal, Mont Royal, quartiers pittoresques) ainsi que toute une infrastructure de services et de commerces (restauration, hébergement, services de réservation, etc.).

Au cours des années 80, la métropole a accueilli en moyenne un peu plus de cinq millions de touristes par année. En 1988, dernière année pour laquelle des informations sont disponibles, la fréquentation touristique était de 5,8 millions, ces touristes entraînant des dépenses directes évaluées à environ un milliard de dollars. Le Québec demeure le principal bassin de clientèle pour Montréal, avec 37,0 % des touristes en 1988, une baisse de 4 points de pourcentage depuis 1980. Les États-Unis viennent au 2e rang avec 26,5 % des voyages-personnes, mais les touristes américains contribuent à 33 % des dépenses estimées.

Montréal n'est pas une « ville de monuments » mais une « ville d'ambiance » ou une « ville d'atmosphère », d'où l'importance de faire en sorte que les touristes y restent assez longtemps pour la découvrir.[1] La culture montréalaise, au sens très large du terme [2] est dès lors un des principaux atouts touristiques de Montréal. De même, on a misé beaucoup sur les événements de classe internationale (Festival de jazz, Festival Juste pour rire, Festival des films du monde, Feux d'artifice de l'International Benson & Hedges Inc., etc.) comme aussi sur de grandes foires ou expositions commerciales.

Certaines lacunes sont certes observées. Les événements majeurs sont concentrés sur quelques semaines en été et il n'y a presque plus rien ensuite ; pourtant l'hiver montréalais et québécois pourrait être une originalité à exploiter davantage.[3] Malgré la présence de la Place Bonaventure et du Stade Olympique, il n'y a pas suffisamment d'espaces assez grands et disponibles pour tenir des salons d'envergure. On déplore aussi que les produits touristiques permanents de grande importance soient peu nombreux. La faiblesse des budgets alloués au marketing touristique empêcherait également une meilleure pénétration du marché étranger. Mais la situation évolue positivement : un Biodôme (une attraction unique) est en cours de construction, des améliorations sont apportées au complexe olympique (notamment, un « hall touristique » pouvant accueillir quelque 450 000 visiteurs annuellement), la Ville de Montréal poursuit l'aménagement des îles Notre-Dame et Sainte-Hélène, l'agrandissement de plusieurs musées est en cours, etc.[4]

Par ailleurs, une récente étude[5] permet de connaître davantage les aspects qui façonnent l'attraction de Montréal. Des touristes interrogés ont pu placer Montréal sur une grille de 24 critères, classant la position de la ville de pauvre à excellente. Selon l'appréciation des gens, les points forts de Montréal sont, par ordre décroissant : le magasinage, la variété des choses à voir ou à faire, « une ville pour faire la fête », la qualité de l'hébergement, l'efficacité du transport local, les activités culturelles, la qualité des restaurants, la popularité de Montréal, la facilité pour s'y rendre, la vie nocturne, l'attrait général de Montréal. Une autre enquête faite auprès des membres de diverses associations et organismes nord-américains (2 000 réponses obtenues) a pu établir que Montréal venait au 20e rang parmi 50 localisations (Canada et USA) comme site de congrès et comme destination de vacances.[6] Les meilleures cotes obtenues par la métropole comme destination de voyage étaient : son caractère unique

1. Véronique Dassas, *Rapport de recherche sur le tourisme culturel*, Ville de Montréal, mai 1988.

2. Voir la partie 1.1.4 sur les activités culturelles.

3. Pierre Labonté et coll. : *Le tourisme à Montréal*, bilan et perspectives de développement, 1986, pages 152 à 155.

4. Pierre Bellerose, Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal, *État du tourisme au Québec et dans la région de Montréal en 1988 et en 1989*, août 1990.

5. SECOR : *Étude du comportement et de l'attitude des différents segments de clientèle touristique à Montréal*, mars 1989, 183 pages.

6. Economics Research Associates (ERA), *Metropole III, Volume II, Attitudinal and Image findings for Montreal*, 1989.

ou différent (5e rang sur 50), la qualité de sa vie nocturne (13e rang), ses bons restaurants (14e rang) et la faible criminalité (15e rang).

Parmi les services ou équipements dont le tourisme a besoin pour son développement, la restauration, les facilités de transport et l'hébergement sont considérés comme essentiels. L'hébergement est probablement l'indicateur le plus utilisé, car il se prête bien à une évaluation chiffrée. Ainsi, en 1990, l'infrastructure hôtelière de l'île de Montréal comporte 118 établissements offrant 16 664 chambres; en 1982, il y avait 1 744 chambres de moins mais plus d'établissements.[1] Après la fermeture de plusieurs gros hôtels durant la décennie 70 et au début des années 80, l'hébergement a surtout pris son essor au centre-ville de Montréal, territoire où se concentre environ 70 % des chambres de la région. Une première vague de nouveaux hôtels a accompagné la reprise économique des années 1987-1988, ajoutant environ 1 000 chambres au parc existant. Une deuxième vague de projets s'est annoncée dès 1989 et devrait s'échelonner jusqu'en 1992 (Hôtel Jardin Sinomonde, le Novotel, Hôtel international, Hôtel Furama, Hôtel Le Palais, etc.). Le centre-ville devra cependant composer de plus en plus avec l'offre d'hébergement des banlieues, où se trouvent plusieurs hôtels et motels (près de 20 % des chambres de la région dans l'Ouest de l'Île, près de 10 % dans l'Est).

Enfin, sans être le plus achalandé, le tourisme de congrès est le plus rentable pour la métropole. En 1990, selon l'Office des Congrès et du Tourisme du Grand Montréal, Montréal a reçu 282 congrès, avec une assistance de 400 398 personnes, des dépenses totales de 288,6 M$ et des retombées économiques estimées à 432,9 M$. Une évaluation récente des seules retombées des activités du Palais des Congrès effectuée pour l'année 1989-1990 par une firme de consultants indiquait que les effets directs, indirects et induits de ces activités totalisaient 241 M$, s'associant à 8 368 emplois et entraînant 52 M$ en taxes diverses pour le gouvernement du Québec.[2] L'administration du Palais a refondu récemment sa stratégie de marketing, identifiant le marché américain comme cible prioritaire et élargissant l'éventail des événements par le jumelage des congrès et d'expositions thématiques. Notons finalement que l'Union des Associations internationales, dont le siège social est à Bruxelles, a classé Montréal au troisième rang des villes nord-américaines après New York et Washington et au premier rang des villes canadiennes pour la tenue des congrès internationaux.[3]

2.4.4 Les transports

Les activités de transport de la métropole soutiennent la vocation de Montréal comme centre de transit, de correspondance et de transferts intermodaux, tant pour les marchandises que pour les personnes. Le développement des installations et des services ferroviaires, portuaires et aéroportuaires, est important pour le maintien de cette vocation, en raison des nombreuses activités associées et en raison des échanges notables que ces équipements et services permettent dans la région, à l'intérieur du Québec et avec l'extérieur de celui-ci.

1. D'après les données du ministère du Tourisme du Québec et de l'Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal, *Guide touristique*, 5e édition, 1990 et Pierre Labonté et coll., *Le Tourisme à Montréal, bilan et perspectives de développement*, 1986, p. 168, Tableau 9.

2. SECOR: *Méthode d'évaluation des retombées économiques résultant de la tenue des divers événements au Palais des Congrès de Montréal*, mars 1989. Communiqué de presse du Palais des Congrès de Montréal, 27 novembre 1990.

3. Palais des Congrès de Montréal, *Contact*, vol. 6, n° 2, avril 1990, p. 2.

TABLEAU 29
TOURISME DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL
Estimations de la clientèle de touristes (voyages - personnes), tous lieux de voyage 1980 à 1988

		Nombre de touristes	Total des nuitées	Dépenses directes
	Total	**000**	**000**	**M$**
	1980	4 914	16 954	538
	1982	4 655	15 851	630
	1984	4 853	15 266	790
	1986	5 769	17 559	872
	1988	5 785	17 464	1 003
	Origines	**%**	**%**	**%**
1980	Québec	41,0	33,3	32,5
	Reste du Canada	23,2	28,9	23,8
	États-Unis	26,0	25,7	29,7
	Autres pays	9,7	12,2	13,9
1988	Québec	37,0	30,9	26,0
	Reste du Canada	24,9	22,2	25,2
	États-Unis	26,5	29,2	32,9
	Autres pays	11,6	17,0	15,9

Source: Patrick Cluzeau, *Le Québec touristique, Indicateurs sur les marchés et sur les secteurs touristiques de 1980 à 1988*, Les publications du Québec, ministère du Tourisme, 1989, tableaux 13 à 17.

L'activité aérienne

Après la récession du début des années 80, la croissance économique a été favorable au système aéroportuaire montréalais. À Dorval, qui reçoit essentiellement les vols intérieurs et transfrontaliers, le trafic de passagers s'est accru de 20 % depuis 1983, pour atteindre 6 455 900 en 1989. À Mirabel, principal aéroport pour les vols outre-mer et le fret, le trafic de passagers a presque doublé en dix ans, de 1 229 500 à 2 404 900 entre 1979 et 1989; le nombre de tonnes en cargo affichait 93 828 en 1989, une hausse de 31 % depuis la récession de 1983. Dorval est aussi un important centre d'entretien des aéronefs et les services aux appareils prennent également de l'essor à Mirabel.

Une étude faite en 1989 par des professeurs des HEC a chiffré ainsi l'impact économique des aéroports de Montréal:[1]

RETOMBÉES DES AÉROPORTS DE MONTRÉAL (1987)

	directes	totales*
Production (M$)	1 501	2 520
Valeur ajoutée (M$)	1 100	1 809
Emplois	23 872	48 205

* directes, indirectes, induites

1. F. Leroux, A. Van Peeterssen; École des Hautes Études Commerciales; *Étude sur l'impact économique des aéroports de Montréal* (Dorval et Mirabel), commandée par les Aéroports de Montréal, juin 1989, 96 pages.

TABLEAU 30
VISITEURS ET SPECTATEURS
PRINCIPAUX ATTRAITS ET ÉVÉNEMENTS TOURISTIQUES, CULTURELS ET SPORTIFS
MONTRÉAL
1988 - 1989
(nombre de personnes)

	1988	1989
Principaux attraits		
Jardin botanique		
Serres intérieures	351 000	329 141
Total[1]	1 700 000	1 700 000
La Ronde	976 249	1 118 766
Oratoire Saint-Joseph[1]	2 000 000	2 000 000
Stade Olympique		
Funiculaire	397 000	457 000
Visites guidées	146 700	126 000
Aquarium Alcan	342 630	345 722
Planetarium Dow[2]	144 354	146 099
Musée des beaux-arts	310 398	350 027
Festivals[3]		
Festival international de jazz	650 000	1 000 000
Festival Juste pour rire	350 000	450 000
Festival des films du monde	280 000	290 000
Fête des neiges	350 000	540 000
International Benson & Hedges Inc. (feux d'artifices, entrées payantes)	154 683	103 686
Événements sportifs		
Le Challenge de tennis Players	—	111 011
Le Grand prix cycliste des Amériques[1]	100 000	200 000
Le Tour de l'île de Montréal	32 000	35 000
Le Grand prix Molson du Canada	130 000	100 000
Les Expos de Montréal	1 478 659	1 783 533

1. Approximation.
2. Fermé en 1988 entre août et octobre.
3. Tous les spectateurs du Festival des films du monde sont des spectateurs payants alors que, pour les autres festivals, il y a plusieurs manifestations publiques gratuites.

Source: Pierre Bellerose, Office des Congrès et du tourisme du Grand Montréal, *État du tourisme au Québec et dans la région de Montréal en 1988 et en 1989*, août 1990, tableaux 9, 10, 11.

Un tel impact pourrait même être accru car Montréal est la seule ville de taille en Amérique du nord à avoir des installations aéroportuaires sous-utilisées. Il est vrai qu'au plan canadien la tendance du trafic favorise surtout Toronto, dont l'économie et le marché se sont davantage développés que ceux de Montréal au cours des dernières années.

Le potentiel de la région est toutefois élevé en raison de plusieurs avantages. Mirabel est ainsi ouvert 24 heures par jour et il n'y a pas de congestion contrairement à la plupart des aéroports nord-américains. Montréal est la porte d'entrée la mieux placée géographiquement pour le marché du nord-est américain, tout en occupant une bonne position sur les grandes routes aériennes Europe — Afrique — Amérique. La métropole est le siège d'organisations aériennes

TABLEAU 31
TRAFIC DES TRANSPORTEURS AÉRIENS AUX AÉROPORTS DE MONTRÉAL
1979 à 1989

ANNÉES	DORVAL Passagers	DORVAL Cargo[1] (tonnes)	MIRABEL Passagers	MIRABEL Cargo[1] (tonnes)
1979	6 353 819	42 445	1 229 500	76 485
1980	6 582 716	39 503	1 452 443	69 409
1981	6 486 250	35 930	1 273 278	65 846
1982	5 687 585	28 290	1 241 715	62 968
1983	5 355 173	31 430	1 299 874	71 421
1984	5 609 000	34 600	1 467 000	82 900
1985	5 705 003	31 247	1 734 081	82 505
1986	5 677 516	29 407	1 875 120	80 512
1987	5 824 438	28 434	1 991 063	80 686
1988	6 536 200	31 711	2 221 300	95 993
1989	6 455 900	39 260	2 404 900	93 828

1. Avec la déréglementation, tous les transporteurs ne sont pas obligés de déclarer à Statistique Canada leur trafic de cargo mais on estime à environ 90 % le trafic total couvert par ces chiffres.

Sources: F. Leroux, A. Van Peeterssen; Hautes études commerciales, *Étude sur l'impact économique des aéroports de Montréal (Dorval et Mirabel)*, étude commandée par les Aéroports de Montréal, juin 1989, tableau 3.1 d'après des données de Statistique Canada, cat. 51-203 et 51-005.
Les informations des années 1988 et 1989 ont été obtenues de Transport Canada, *Groupe Politique et Coordination*, février 1991.

internationales. Son marché régional couvre au moins trois millions de personnes. L'inconvénient majeur du système montréalais reste cependant sa configuration, une structure de services double, deux aéroports dont l'éloignement l'un de l'autre n'a pas encore trouvé de solution satisfaisante (une navette gratuite est présentement envisagée).

La déréglementation du transport aérien et plus récemment les négociations bilatérales Canada - États-Unis sur la libéralisation des liaisons aériennes pourraient défavoriser encore davantage Montréal en raison d'une masse critique insuffisante d'activités par rapport à ses concurrents. Vancouver serait même sur le point de devancer Montréal comme 2e aéroport canadien. Le transfert de la gestion des aéroports à des représentants locaux, amorcé par le gouvernement fédéral en 1987, pourrait affranchir Montréal du marketing transnational et accentuer sa relance. À la suite de ce processus de dévolution, plusieurs partenaires privés et publics montréalais ont créé en 1989 une société à but non lucratif, les Aéroports de Montréal (ADM), afin de prendre en location par bail à long terme les deux aéroports et de les gérer de façon à en faire de véritables leviers pour le développement économique de la région. Les négociations à ce sujet avec le gouvernement du Canada devraient aboutir pendant l'année 1991.

L'activité portuaire

Le port de Montréal présente une activité relativement stable: son tonnage chargé et déchargé oscille entre 20 et 22 millions par année. Avec 32,7 % du trafic, les produits pétroliers viennent au premier rang du tonnage en 1990. Mais la manutention des conteneurs assure davantage le succès commercial

du port. En effet, 568 103 conteneurs EVP (équivalents à vingt pieds) y ont transité en 1990, un gain de 8,8 % par rapport à 1989. Au cours de la dernière décennie, l'accroissement annuel moyen de ce trafic a été de 6,5 %. On note également au cours de la dernière année une amélioration marquée des mouvements des céréales.

Au plan portuaire, Montréal bénéficie d'une situation géographique avantageuse sur le Saint-Laurent, près du cœur industriel nord-américain. Il s'agit en outre essentiellement d'un port de transit disposant de connections intermodales variées (port - réseau routier - chemins de fer), encore plus efficaces depuis l'implantation récente de l'échange électronique de données dans les opérations de transbordement. Montréal offre aussi une infrastructure commerciale et de services adéquats pour le développement des activités portuaires. Mais les difficultés de la Voie maritime reliant Montréal et les Grands-Lacs, le recours par les compagnies ferroviaires au convoyage de conteneurs (le conteneur gerbé) ainsi que la hausse éventuelle du nombre de porte-conteneurs géants pourraient affecter sa position concurrentielle. La poursuite des changements technologiques dans les opérations du port et le développement des aspects intermodaux sont des voies d'avenir. De plus, bien que le projet porte à controverse, notamment en raison des impacts possibles sur l'environnement, l'administration portuaire estime nécessaire l'expansion spatiale du port et, dans ce but, elle a fait l'acquisition de terrains à Contrecœur, sur la rive-sud du fleuve.

Les autres activités de transport

L'activité ferroviaire a également un impact économique notable pour la région de Montréal. Environ 30 000 emplois y seraient associés directement ou indirectement. Le transport des passagers a surtout été remis en cause à la suite des coupures majeures annoncées par le gouvernement fédéral en 1989 dans les subventions accordées à Via Rail. À l'automne 1991, la rationalisation des activités ferroviaires au plan canadien entraîne la fermeture prévisible des vieux ateliers Angus, propriété du Canadien Pacifique dans l'Est de Montréal, entraînant le licenciement de quelques 900 personnes. Une table de concertation québécoise a été mise en place devant l'ampleur des parcours et du nombre d'emplois menacés de disparaître. De plus, des groupes privés et publics d'étude ont été mis en place pour examiner le projet d'un train rapide Montréal — Ottawa — Toronto. Les conclusions de la table ferroviaire sont attendues pour l'automne 1991; le sort du projet de train à haute vitesse est encore inconnu.

Enfin, le transport par camions est un élément essentiel aux échanges infrarégionales et interrégionales. Environ 80 entreprises de camionnage desservent l'île de Montréal. Le libre échange Canada - États-Unis, la déréglementation de cette industrie et l'actuelle récession provoqueront des changements majeurs à la faveur desquels plusieurs entreprises pourraient disparaître. En mai 1991, la compagnie de transport par camion GTL de Dorval a mis fin à ses activités, laissant quelques 800 employés sans travail; la concurrence américaine, favorisée par la dérèglementation, associée aux coûts plus élevés d'exploitation pour les camionneurs canadiens sont indiqués comme les causes possibles de cette faillite.

TABLEAU 32
TONNAGE ANNUEL CHARGÉ ET DÉCHARGÉ AU PORT DE MONTRÉAL
(en millions de tonnes métriques et en pourcentage du tonnage total par catégorie)
1985 à 1990

PRINCIPALES CATÉGORIES		ANNÉES 1985	1986	1987	1988	1989	1990
Tonnage total	**Nombre**	**21,1**	**21,6**	**21,9**	**22,2**	**20,4**	**21,7**
Marchandises générales*							
totales	Nombre	5.4	6.1	6.7	6.9	6.6	6.9
	%	25.6	28.2	30.6	31.1	32.3	31.8
conteneurisées	Nombre	(4.4)	4.9)	(5.5)	(5.7)	(5.4)	(5.8)
	%	(20.8)	(22.7)	(25.1)	(25.7)	(26.4)	(26.7)
Céréales	Nombre	4.6	4.0	4.1	3.0	1.7	2.7
	%	21.8	18.5	18.7	13.5	8.3	12.4
Produits pétroliers	Nombre	6.0	5.7	6.1	7.3	7.0	7.1
	%	28.4	26.4	27.8	32.9	34.3	32.7
Autres vracs	Nombre	5.1	5.8	5.0	5.0	5.1	5.0
	%	24.2	26.8	22.8	22.5	25.0	23.0
Nombre de conteneurs (000)		**481**	**500**	**574**	**560**	**522**	**568**

* Les marchandises générales conteneurisées sont incluses dans les marchandises générales totales.

Source: Administration du port de Montréal.

2.5 La construction et les investisssements

2.5.1 La construction

En décembre 1990, les principaux chantiers de construction de l'île de Montréal totalisaient 4,4 milliards de dollars, soit environ un milliard de plus que deux ans auparavant (en dollars courants). La construction commerciale représentait 40 % de la valeur totale des chantiers, suivie de la catégorie résidentielle, avec 27 %.

En pleine récession, si la construction de grands immeubles à bureaux reste active à Montréal, c'est que les décisions les concernant ont été prises auparavant, souvent même il y a plus de cinq ans. Plusieurs des édifices actuellement en construction seront offerts sur le marché en 1991, année prévue de leur ouverture. Selon les commentaires de plusieurs courtiers-conseils (Desjardins, Prévost et Associés, la Société Royal Le Page, Colliers-Pierre-Mont, etc.) on assistera d'ici 1992 à un marché favorable aux locataires car l'offre d'espaces dépasse la demande, une situation donc de surplus, les taux de location baissent et l'inoccupation grimpe.

Le maintien apparent de la construction commerciale n'a cependant pas été suivi par les autres secteurs.

L'activité de la construction industrielle est à la baisse par rapport à 1989. Cette interruption de la croissance aura une influence stabilisatrice sur les prix et sur les taux d'inoccupation. Selon les données de Royal Le Page, il y aurait

en 1991 environ 22,5 millions de pieds carrés de surfaces disponibles dans les immeubles industriels de la région métropolitaine de Montréal, soit environ trois fois moins qu'à Toronto.[1]

La construction institutionnelle ou celle dépendant des pouvoirs publics a par ailleurs beaucoup crû au cours des dernières années, mais la crise actuelle des finances publiques et la fin prochaine de grands chantiers (assainissement des eaux, prolongement initial du métro) provoqueront une chute de cette activité.

Le marché résidentiel affiche déjà un repli depuis 1988. Ce recul est imputable aux taux d'intérêt élevés, à l'inquiétude des gens face au ralentissement économique, à la forte construction résidentielle de 1986-1987, au climat d'incertitude lié à la hausse du prix du pétrole, aux licenciements dans de grandes entreprises, etc. La baisse de la construction domiciliaire a précédé de plus d'un an les signes formels du ralentissement de l'économie. Cependant, la situation actuelle du marché résidentiel s'accompagne d'une demande potentielle qui finira par se manifester, car les taux d'intérêt ont baissé depuis le début de 1991, le marché de la première maison est rendu plus accessible à la suite de l'adoption de plusieurs programmes publics et le taux de propriété est encore bas dans la région métropolitaine.

Les chiffres disponibles laissent toutefois apparaître une situation difficile. Après le point culminant de 42 024 logements mis en chantier dans la métropole en 1987, on a assisté à une diminution de 31 % de 1987 à 1988 et de 26 % de 1988 à 1989 pour aboutir à un volume de 21 101 en 1990. La chute a été encore plus brutale dans l'île de Montréal, où il y a presque trois fois moins de mises en chantier de logements en 1990 qu'en 1987. La décroissance de la part de l'Île au sein de la région métropolitaine inquiète davantage les administrations locales : de 49 % des mises en chantiers de la métropole en 1984 à 27 % en 1990. Plusieurs hypothèses sont avancées pour expliquer cette situation qui a été comparée par les journaux à un effet de « trou de beigne » : l'insuffisance de terrains abordables et bien localisés à Montréal, le prix des maisons qui n'y seraient pas concurrentiels par rapport à ceux des banlieues, la politique d'habitation trop axée sur le logement social à Montréal, un étalement résidentiel accentué par un ensemble de facteurs favorables aux banlieues (autoroutes, taxes moins élevées, environnement plus favorable aux ménages familiaux, etc.).

2.5.2 Les investissements

En 1990, l'ensemble les dépenses des entreprises privées et publiques en immobilisations et réparations s'élevait à 10,5 milliards de dollars dans l'île de Montréal, soit 26 % des mêmes dépenses au Québec. Ce volume de dépenses prévues à mi-année aurait toutefois été révisé à la baisse à la suite de l'accentuation du ralentissement économique ; les nouveaux chiffres ne sont toutefois pas disponibles pour Montréal.

Soixante-douze pour cent des investissements proviennent du secteur privé : 7,5 milliards de dollars en 1990. Il s'agit surtout des investissements dans les services (32 % de ce total), dans les transports, communications et autres services publics (28 %) et dans le secteur manufacturier (22 %).

1. Royal Le Page, *Étude du marché immobilier canadien 1991*, 1990, page 35.

Vingt-huit pour cent des investissements régionaux sont le fait des administrations des gouvernements et des entreprises publiques (Hydro-Québec, SIDBEC, Via Rail, etc.): 2,9 milliards de dollars en 1990.

Pour les trois dernières années, on constate que les administrations gouvernementales représentent 47 % des investissements publics dans l'île de Montréal, le gouvernement du Québec et les autorités locales ayant une part comparable (autour de 21 % chacun). Les entreprises publiques ont investi ensemble quatre milliards de dollars depuis 1988, dont près de la moitié par les entreprises du Québec. Notons enfin que 30 % des investissements publics scolaires faits au Québec le sont dans l'île de Montréal, cette proportion atteignant 41 % lorsqu'il s'agit des institutions de santé et de services sociaux.

TABLEAU 33
PRINCIPAUX CHANTIERS DE CONSTRUCTION[1]
ÎLE DE MONTRÉAL
1988, 1990

	VALEUR				NOMBRE DE PROJETS	
	EN M$		EN %			
CONSTRUCTION	Janvier 1988	Décembre 1990	Janvier 1988	Décembre 1990	Janvier 1988	Décembre 1990
Résidentielle	1 316,2	1 202,3	38,5	27,2	55	25
Commerciale	1 127,8	1 773,8	33,0	40,2	46	46
Industrielle	237,2	551,0	6,9	12,5	14	10
Institutionnelle	217,8	440,2	6,4	10,0	12	17
Travaux de génie	24,0	138,8	0,7	3,1	4	6
Assainissement des eaux	492,0	305,0[2]	14,4	6,9	—	—
Total	**3 415,0**	**4 411,1**	**100,0**	**100,0**	**131[3]**	**104**

1. Chantiers de construction en activité et dont la valeur des travaux est de 5,0 M$ et plus.
2. Travaux en cours au 31 octobre 1990.
3. Excluant l'assainissement des eaux.

Source: Compilation d'après la liste des chantiers importants de la Commission de la construction du Québec, Service recherche et organisation, *Revue de l'activité dans l'industrie de la construction*, janvier 1988 et décembre 1990.

TABLEAU 34
RÉPARTITION DES MISES EN CHANTIER
ENSEMBLE DES LOGEMENTS
TERRITOIRES DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

TERRITOIRES	MOYENNE DE LA PÉRIODE			
	1972 à 1976	1977 à 1982	1983 à 1987	1988 à 1990
Île de Montréal	44,9 %	39,2 %	42,4 %	30,9 %
Partie nord de la métropole (incluant Laval)	23,2 %	35,3 %	32,6 %	38,4 %
Parties sud de la métropole (incluant Longueuil)	31,9 %	25,5 %	24,9 %	30,8 %

TERRITOIRES	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Ville de Montréal	6 571	6 822	6 204	7 300	5 194	2 692	2 975
Banlieues — CUM	2 711	3 977	4 600	8 663	4 974	3 646	2 719
Total – Île de Montréal	**9 282 (49,2 %)**	**10 799 (49,7 %)**	**10 804 (37,9 %)**	**15 963 (38,0 %)**	**10 168 (34,9 %)**	**6 338 (29,3 %)**	**5 694 (27,0 %)**
Laval	2 463	2 980	5 199	6 645	3 217	2 098	2 521
Périphérie nord	2 754	3 162	5 012	7 652	7 344	6 082	6 333
Total – Partie nord	**5 217 (27,6 %)**	**6 142 (28,3 %)**	**10 211 (35,8 %)**	**14 297 (34,0 %)**	**10 561 (36,2 %)**	**8 180 (37,8 %)**	**8 854 (42,0 %)**
Longueuil	803	958	1 462	1 861	1 213	1 043	569
Périphérie sud	3 576	3 832	6 046	9 903	7 222	6 093	5 984
Total – Partie sud	**4 379 (23,2 %)**	**4 790 (22,0 %)**	**7 508 (26,3 %)**	**11 764 (28,0 %)**	**8 435 (28,9 %)**	**7 136 (32,9 %)**	**6 553 (31,0 %)**
Région métropolitaine[1]	**18 878 (100 %)**	**21 731 (100 %)**	**28 523 (100 %)**	**42 024 (100 %)**	**29 164 (100 %)**	**21 654 (100 %)**	**21 101 (100 %)**

1. Région métropolitaine de recensement de Montréal (RMRM).

Source: Compilation d'après les publications mensuelles de la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), *Statistique du logement*, Bureau régional du Québec; SCHL, Communiqué de presse, le 9 janvier 1991; SCHL, Compilation spéciale pour les villes de Montréal, Longueuil et Laval, 20 février 1991.

Tableau 35
DÉPENSES DES SECTEURS PRIVÉ ET PUBLIC
ÎLE DE MONTRÉAL ET LE QUÉBEC
en immobilisations et en réparations
de 1988 à 1990[1], en millions de dollars

		ÎLE DE MONTRÉAL		ENSEMBLE DU QUÉBEC	
		M $	%	M $	%
Secteur privé					
	1988	7 585,7	77,0	26 831,4	77,4
	1989	7 207,3	74,0	28 336,4	76,4
	1990	7 536,3	71,9	29 670,6	74,1
Secteur public					
	1988	2 259,5	23,0	7 840,3	22,6
	1989	2 524,9	26,0	8 761,6	23,6
	1990	2 939,1	28,1	10 358,1	25,9
Secteurs privé et public					
	1988	9 845,2	100,0	34 671,7	100,0
	1989	9 732,2	100,0	37 098,0	100,0
	1990	10 475,3	100,0	40 028,7	100,0

1. 1988 : dépenses réelles
   1989 : dépenses réelles provisoires
   1990 : dépenses prévues, révisées à mi-année

Source : Bureau de la statistique du Québec ; *Investissements privés et publics au Québec 1988-1990* ; 1990.

TABLEAU 36
DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS ET EN RÉPARATIONS PAR ACTIVITÉ
ÎLE DE MONTRÉAL
1988 à 1990[1], en millions de dollars

Activités		Immobilisations	Réparations	Total
Activités primaires et construction	1988	99,9	64,2	164,1
	1989	99,0	60,9	160,0
	1990	114,3	62,9	177,1
Activités manufacturières	1988	1 316,2	407,5	1 723,7
	1989	1 255,8	422,6	1 678,4
	1990	1 233,0	412,4	1 645,4
Transports, communications, autres services publics	1988	1 088,7	726,1	1 814,8
	1989	1 217,4	691,1	1 908,5
	1990	1 474,1	667,6	2 141,7
Commerce	1988	241,7	88,6	330,3
	1989	279,8	93,3	373,1
	1990	271,6	93,8	365,5
Finances, assurances, affaires immobilières	1988	500,5	78,3	578,8
	1989	497,3	74,7	571,9
	1990	641,0	71,1	712,1
Services	1988	2 063,9	194,3	2 258,2
	1989	2 017,0	209,9	2 226,9
	1990	2 163,8	219,2	2 383,0
Gouvernements	1988	818,5	206,3	1 024,9
	1989	1 009,7	222,7	1 232,5
	1990	1 184,2	240,9	1 425,2
Habitation	1988	1 754,4	196,0	1 950,4
	1989	1 401,2	179,7	1 581,0
	1990	1 426,6	198,6	1 625,2
Total	**1988**	**7 883,9**	**1 961,3**	**9 845,2**
	1989	**7 777,2**	**1 955,0**	**9 732,2**
	1990	**8 508,8**	**1 966,5**	**10 475,3**

1. 1988: dépenses réelles
1989: dépenses réelles proviscires
1990: dépenses prévues, révisées à mi-année

Source: Bureau de la statistique du Québec; *Investissements privés et publics du Québec*, 1988-1990; 1990.

TABLEAU 37
DÉPENSES PUBLIQUES EN IMMOBILISATIONS ET RÉPARATIONS ÎLE DE MONTRÉAL 1988 à 1990[1]
en millions de dollars courants et en pourcentage

SECTEUR		M$	%
Administrations publiques			
	fédérales	293,1	3,8
	québécoises	1 692,4	21,9
	locales	1 640,6	21,2
	Total	**3 626,1**	**47,0**
Entreprises publiques[2]			
	fédérales	1 630,3	21,1
	québécoises	1 957,6	25,3
	locales	509,4	6,6
	Total	**4 097,4**	**53,0**
Total secteur public		**7 723,5**	**100,0**
Ministères provinciaux		348,8	
	Part du total du Québec		17,2
Institutions publiques d'éducation[3]		551,0	
	Part du total du Québec		30,0
Institutions publiques de santé et de services sociaux[4]		553,5[4]	
	Part du total du Québec		41,2

1. 1988: dépenses réelles; 1989: dépenses réelles provisoires; 1990: dépenses prévues, révisées à mi-année.
2. Entreprises telles que Hydro-Québec, SIDBEC, CNP, Via Rail, Air Canada, etc.
3. Comprend les dépenses des commissions scolaires, des collèges d'enseignement général et professionnel (cégeps) et des universités.
4. Comprend les dépenses des hôpitaux publics, des centres locaux de services communautaires (CLSC), des centres d'accueil et des centres de services sociaux (CSS).

Source: Bureau de la Statistique du Québec, *Investissements privés et publics au Québec, 1988-1990*, 1990.

2.6 La richesse foncière

Sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal se retrouvent environ 350 000 immeubles. La plupart de ceux-ci sont imposables (les commerces, les résidences, les usines par exemple), les autres étant sujets à des paiements tenant lieu de taxes dans des proportions variables (par exemple, les immeubles du réseau des affaires sociales, les écoles, les universités). La taxation municipale est établie d'après les valeurs de ces immeubles et les ressources fiscales que les administrations locales en tirent alimentent les dépenses faites notamment pour offrir des services publics. La richesse foncière que représentent les valeurs des immeubles est finalement un indicateur de richesse collective.

Ainsi, la totalité des immeubles de la CUM équivalent à environ 96,5 milliards de dollars en 1990, une hausse de 30 % par rapport à l'année 1988. Cette évolution traduit le dynamisme du marché immobilier, celui-ci étant lui-même relié à la santé de l'économie. La croissance élevée de la richesse foncière au cours des dernières années reflète la forte activité du marché qui a entraîné une hausse importante des valeurs immobilières.

TABLEAU 38
RICHESSE FONCIÈRE ET DÉPENSES
COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL
1988, 1990

	CUM	
	1988	**1990**
Évaluation uniformisée des immeubles imposables (M$)	68 802	89 402
Richesse foncière uniformisée[1] (M$)	73 975	96 485
Indice de richesse foncière[2]	132	141
Indice de dépenses per capita[3]	152	151

1. Inclut les valeurs des immeubles imposables (commerces, résidences, usines, par exemple) et non imposables (écoles, réseau des affaires sociales, par exemple).
2. Le montant per capita de richesse foncière de la CUM divisé par le montant per capita de richesse foncière uniformisée de l'ensemble des municipalités du Québec, ce dernier équivalant à 100 suite au calcul de l'indice.
3. Le montant des dépenses per capita de la CUM divisé par le montant des dépenses per capita de l'ensemble des municipalités du Québec, ce dernier équivalant à 100 suite au calcul de l'indice.

Sources: **Ministère des Affaires municipales; *Indices de richesse foncière, d'effort fiscal et de dépenses des municipalités du Québec*, données de 1987 et données de 1988, 1987 et 1988, et *Prévisions budgétaires des municipalités 1990*, 1990.**

FAITS SAILLANTS
GRANDS SECTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

BILAN DE MONTRÉAL
1990

TENDANCES STRUCTURELLES

- Modernisation progressive de l'économie régionale provoquée entre autres par les changements technologiques et par la concurrence.
- Tertiarisation accrue associée à l'urbanisation de la métropole et à la désindustrialisation des zones centrales.
- Effets de ces tendances: 1) recul des industries âgées de Montréal (vêtements, chantiers navals, équipements ferroviaires, etc; 2) développement d'industries avec produits plus modernes, à plus haute productivité (dans l'aérospatial, dans les produits pharmaceutiques, dans l'électronique); 3) besoins importants d'adaptation tant par les entreprises que par la main-d'œuvre.

MANUFACTURIER

- 22,5 % de l'emploi (1990) et 16,8 % des investissements (1988-1990) dans l'île de Montréal; 27 % de l'emploi manufacturier dans le textile et le vêtement (1990).
- Baisse de la part du manufacturier dans l'économie mais investissements dans la consolidation et la modernisation de plusieurs groupes manufacturiers.
- Un peu moins de 20 milliards de dollars d'expéditions chez les manufacturiers exportateurs de la CUM (38 % du Québec), dont 14,6 % vers l'étranger (1987).

TECHNOLOGIE DE POINTE

Avantages de Montréal dans l'électronique et l'informatique, les communications, le spatial et l'aéronautique, les biotechnologies; 4 375 employés dans la R-D industrielle privée de la CUM; progression de l'échange électronique des données entre les activités.

TERTIAIRE

- 74,5 % de l'emploi (1990) et 81,5 % des investissements (1988-1990) dans l'île de Montréal; concentration des emplois dans les services.
- Essor des institutions et sièges sociaux à contrôle québécois; hausse des services liés à la production mais faiblesse de leur pénétration des marchés hors du Québec; présence d'équipements et d'activités de nature internationale; baisse de la part des ventes au détail de la métropole dans l'ensemble du Québec.
- 5,8 millions de touristes avec des dépenses d'un millard de dollars dans la métropole (1988).

TRANSPORTS

Hausse de l'activité aérienne aux aéroports de Montréal au cours de la dernière décennie; 23 800 emplois directs associés aux aéroports; relative stabilité du trafic au port de Montréal et succès commercial de la manutention des conteneurs.

INVESTISSEMENTS

Plus de 10 milliards de dollars d'immobilisations et de réparations dans l'île de Montréal en 1990, dont 72 % par le secteur privé, surtout dans les services, les transports et les communications ainsi que dans le manufacturier; principaux chantiers de construction en décembre 90: 4,4 milliards de dollars.

PARTIE 3 L'URBANISATION, LES ESPACES, LES ÉQUIPEMENTS

Montréal est au centre d'un espace métropolitain avec lequel il entretien des échanges nombreux, créant une dynamique spatiale qui se reflète dans l'occupation du territoire.

Une importante infrastructure autoroutière facilite les échanges à l'intérieur de la région métropolitaine tout en contribuant à y organiser l'expansion spatiale. On rencontre de plus dans l'île de Montréal une forte concentration d'équipements éducationnels, culturels, sportifs et de santé, dont le rayonnement est métropolitain, voire québécois. Plusieurs des équipements publics de la région ont vieilli et les besoins de modernisation sont estimés à au moins 1,8 milliard de dollars répartis sur dix ans.

La ville même de Montréal est au cœur de la région avec une forte densité de résidants, de logements, de bureaux, de commerces, avec une concentration élevée d'emplois, surtout tertiaires, et un territoire occupé à plus de 90 %. Autour de la ville centrale: un ensemble de localités, avec quelques pôles d'activités notables, tels que Saint-Laurent, Anjou, Saint-Léonard, Dorval, Pointe-Claire, Longueuil et Laval. Autour de l'île de Montréal: une couronne suburbaine, au développement dispersé, de densité d'autant plus faible qu'on s'éloigne du centre.[1]

Le territoire de l'île de Montréal totalise 49 560 hectares répartis dans 29 municipalités. La portion de cet espace occupée à des fins urbaines était de 85 % en 1989. L'habitation regroupe 42 % de l'espace bâti, les industries presque 14 % et l'ensemble des emprises routières et des services d'utilité publique également 16 % ; les commerces et les bureaux correspondent à 6 % de l'espace occupé. Il reste 7 450 hectares vacants.

Enfin, les formes et les impacts de l'urbanisation de la métropole cristallisent un débat de fond sur le développement comparé du cœur de la région et des nombreuses villes qui l'entourent (souvent désignées par le terme générique de banlieues). Ce débat est un fil conducteur fructueux pour faire le point sur l'urbanisation de la région montréalaise.

3.1 Les tendances de l'urbanisation

« La région métropolitaine de Montréal se caractérise par de multiples disparités quant au plan de la qualité des milieux de vie, aux opportunités d'emplois et aux valeurs foncières.

Ces disparités influencent les choix de localisation autant des ménages que des entreprises. Cette situation ne peut qu'encourager le phénomène de l'étalement urbain si coûteux pour toute la société et ainsi accélérer la dégradation de la zone centrale. »[2]

Cette déclaration du président de la CUM illustre un débat toujours d'actualité qui entoure le développement comparé de Montréal et des villes environnantes.

Des expressions plus ou moins définies véhiculent ce débat sur la place publique :

— l'étalement urbain, dont la définition spatiale restrictive a été évacuée au profit d'une acceptation large coiffant aussi bien la poursuite du développement des banlieues aux dépens de Montréal que de nouveaux

1. Pour une description récente de la forme urbaine de la région montréalaise, voir Marcel Gaudreau, Pierre Hamel; *Le développement urbain viable à Montréal*; INRS-Urbanisation; mars 1990; 113 pages; partie 2: trait dominant de la forme métropolitaine: la dispersion.

2. Allocution de monsieur Michel Hamelin, président du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal à la Chambre de Commerce du Montréal métropolitain, Montréal, le 5 février 1991, pages 22-23.

développements résidentiels dans la couronne suburbaine; on le dit plus « coûteux » qu'une densification urbaine, même si les experts ne s'entendent pas sur cette question;

— le développement en « trou de beigne », combinant des aspects sociaux, économiques, spatiaux, la Ville (Montréal), c'est le trou qui « aspire » entre autres « les personnes sans emploi » et le beigne, ce sont les banlieues, qui attirent la population, surtout la plus instruite, ainsi que les mises en chantier et les emplois; une telle image a été très répandue dans les médias montréalais en 1990;

— l'exode résidentiel, le desserrement spatial, la déconcentration, la décentralisation, des expressions moins médiatiques, plus nuancées, qu'on retrouve surtout dans les études techniques pour décrire les déplacements des gens et des entreprises dans l'espace régional.

Sans prendre parti dans ce débat, il importe néanmoins d'éclairer les divers aspects qui sous-tendent la question. C'est l'objectif de la présente partie du bilan.

3.1.1 Des tendances à long terme

Au cours des trente dernières années, l'expansion de la région métropolitaine montréalaise a été marquée par trois grandes tendances:

— la mobilité résidentielle de la population vers les banlieues, puis de plus en plus entre les banlieues elles-mêmes;

— un tertiaire courant, surtout commercial, qui suit cette population;

— un desserrement des emplois industriels à partir de la ville centrale.

On a aussi constaté plus récemment la décentralisation du tertiaire d'affaires (ventes, traitement informatique, petites firmes de professionnels) mais ce mouvement ne met pas en cause la prépondérance du centre-ville de Montréal pour les activités « haut de gamme ».

Plusieurs facteurs, plus ou moins reliés, expliquent ces tendances. Un dossier récent en résumait les principaux en ces termes:[1]

« Assez curieusement donc, politique d'habitation du gouvernement fédéral, politique autoroutière du gouvernement provincial et pratiques d'urbanisme non contraignantes des municipalités se sont complétées, sans concertation apparente, pour favoriser un développement dispersé, de faible densité et de plus en plus éloigné du centre. »

Les programmes publics d'habitation, essentiellement ceux de la Société centrale d'hypothèque et de logement au cours des décennies 1960 et 1970, ont en effet favorisé la construction de logements en banlieues. En raison d'une forte demande, la production de maisons unifamiliales fut largement supportée, suscitant une forme de développement à densité peu élevée et plus ou moins éparpillée.[2] Ce genre de logements est encore très répandu dans la couronne suburbaine. Mais les terrains sont maintenant en moyenne plus petits et le développement est moins dispersé car le contrôle public de l'expansion, entre autres raisons, est plus grand qu'il y a vingt ans.

1. Marcel Gaudreau, Pierre Hamel: *Le développement urbain viable à Montréal*; op. cit. page 31.

2. Pierre Labonté, Francine Dumont, Michel Villeneuve. « Urbanisation et forme urbaine » et « Le processus de développement urbain » dans *L'espace montréalais: éléments d'urbanisation*: OPDQ: 1979, 108 pages, pages 5 à 42 et pages 46 à 66.

De plus, le développement des infrastructures de transport et l'expansion rapide de l'automobile ont renforcé l'impact du facteur précédent, jouant un rôle majeur dans l'urbanisation de la métropole.

> « ... non seulement ont-ils permis d'agrandir la superficie de l'aire urbanisée, mais surtout ils ont favorisé la séparation des fonctions urbaines et la spécialisation fonctionnelle des espaces, la conséquence la plus dramatique de cette situation étant l'éloignement de plus en plus considérable des nouvelles zones résidentielles des zones d'emploi. »[1]

En outre, en même temps que ces facteurs supportaient l'urbanisation des banlieues, l'espace central de la région faisait face à des problèmes de développement. La modernisation des activités industrielles demandait en effet des surfaces et des bâtiments plus adéquats que ce que le centre pouvait offrir, la plupart des terrains y étant déjà construits et les coûts de développement y étant plus élevés qu'en banlieue. Confrontés également à des pertes de population et d'emplois ainsi qu'à une dégradation de leur cadre de vie, les quartiers anciens de Montréal sont devenus moins attrayants et plus désuets d'autant plus que l'investissement s'y fit de plus en plus rare.

C'est ainsi que de la fin des années 50 jusqu'au milieu des années 70, environ 400 kilomètres d'autoroutes ont été réalisés dans la métropole, donnant accès à d'importants espaces, quadrillant la couronne suburbaine.[2] Pendant que, de 1970 à 1987, le nombre de déplacements par automobile s'accroissait de 67,0 % dans l'île de Montréal, il se haussait de 228,4 % dans la couronne suburbaine ; alors qu'au cours de cette même période la population de l'Île baissait de 10,5 %, celle de la couronne s'accroissait de 45,3 %.

Entre 1966 et 1979, la région métropolitaine de Montréal a vu l'ensemble de son espace urbanisé s'accroître de 24 311 hectares, dont 13 246 ou 54,5 % ont été développés à des fins résidentielles. Plus de 42 % de ces nouveaux espaces utilisés pour l'habitation se retrouvaient dans la partie sud de la couronne suburbaine, 33,5 % dans la partie nord et 24,2 % sur l'île de Montréal.[3] Aucune donnée comparable n'existe malheureusement pour les dix dernières années.

De 1951 à 1986, la part de la ville de Montréal dans la population métropolitaine est passée de 67,8 % à 35,1 % et celle de l'île de Montréal de 85,8 % à 60,6 %. En 1966, la ville de Montréal rassemblait 60 % des emplois industriels de la métropole et l'Île 92,5 % ; en 1984, la part de la ville était descendue à 47,7 % et celle de l'Île à 79,6 % en 1986.

Au cours des trois dernières décennies, l'île de Montréal a donc connu un dépeuplement progressif, un exode des ménages, un déplacement des gens les plus scolarisés, et même un départ de ses locataires.[4] Ces phénomènes ont surtout touché la ville de Montréal, particulièrement ses quartiers anciens. Dans plusieurs de ceux-ci les fermetures et les déménagements d'entreprises ont laissé derrière eux de nombreux travailleurs et travailleuses, plus âgé(e)s et souvent sans spécialisation, dont la réintégration dans un emploi fut et reste encore difficile. La main-d'oeuvre la plus expérimentée ou la plus qualifiée profite de la croissance des banlieues pour se rapprocher d'autres lieux d'emploi et d'un cadre de vie jugé plus propice à la vie familiale.[5]

1. Marcel Gaudreau, « Problématique et enjeux d'une planification intégrée de l'espace métropolitain montréalais » dans *Gestion locale et problématiques urbaines au tournant des années 1990*, UQAM, 1990, p. 259.

2. Francine Dumont, Pierre Labonté, « Urbanisation et réseau de transport dans la région montréalaise (1945-1975) », dans *L'espace montréalais : éléments d'urbanisation*, OPDQ, 1979, pages 67 à 92.

3. OPDQ : *L'option préférable d'aménagement de la région montréalaise : tendances du développement, actions publiques et avenir de l'option*, septembre 1982, page 17.

4. Voir à ce sujet la dernière étude réalisée sur l'étalement urbain dans la région de Montréal : Paul Sénécal, Carole Tremblay, Dominique Teufel, Société d'habitation du Québec : *Gentrification ou étalement urbain ? Le cas du centre de Montréal et de sa périphérie*, Novembre 1990, 95 pages.

5. Pour un exemple détaillé de cette problématique des quartiers anciens en regard de l'expansion métropolitaine, on consultera le dossier du CREESOM :
Comité pour la relance de l'économie et de l'emploi du sud-ouest de Montréal (CREESOM) : *Sud-ouest, diagnostic*, août 1989, pages 13 à 48.

TABLEAU 39
POPULATION ET DÉPLACEMENTS PAR AUTOMOBILE
ÎLE DE MONTRÉAL ET COURONNE SUBURBAINE
1951 à 1987

		ÎLE DE MONTRÉAL	COURONNE SUBURBAINE[1]
Population			
Variation du volume	1951 à 1971	+48.4%	+257.9%
	1971 à 1986	−10.5%	+45.3%
Parts dans la métropole[2]	1951	85.8%	14.2%
	1971	71.4%	28.6%
	1986	60.6%	39.4%
Automobile			
Variation du nombre d'automobiles			
	1951 à 1970	+219.2%	n.d.
	1970 à 1987	+37.5%	+156.9
Variation du nombre de déplacements par automobile	1970 à 1987	+67.0%	+228.4
Nombre d'autos par logis	1970	.796	1.101
	1987	.880	1.390

Part de la couronne dans l'évolution des déplacements au sein de la région métropolitaine de Montréal entre 1970 et 1987

nombre d'automobiles:	66%
déplacements en auto:	59%
déplacements totaux:	61%

1. Partie de la région métropolitaine située à l'extérieur de l'île de Montréal.
2. Région métropolitaine de recensement (RMR définition territoriale de 1971).

Sources: OPDQ; *La croissance démographique dans les zones urbaines*; dossiers techniques de la région de Montréal, 1979; Statistique Canada, recensements de 1981 et 1986; Yves Bussières, *L'automobile et l'expansion des banlieues: le cas de Montréal, 1901-2001* dans Revue d'histoire urbaine, vol. XVIII, no. 2, octobre 1989.

3.1.2 Des mesures pour contrer les tendances

Vers la fin des années 70, les administrations locales et gouvernementales réagissent aux effets de cette désaffection du centre de la métropole et de l'étalement résidentiel à l'extérieur de l'île de Montréal. Sensibles aux coûts publics des équipements en place et aux besoins créés par l'expansion, elles adoptent plusieurs mesures pour contrer les conséquences de ces tendances lourdes de l'urbanisation.

Le gouvernement du Québec décrète ainsi un moratoire sur la construction des autoroutes (1977), met en place une loi de protection du territoire agricole (1978) et adopte en 1978, puis réaffirme en 1983, une option favorable à la consolidation et au réaménagement prioritaire de l'île de Montréal.

La Ville de Montréal implante pour sa part, dans plusieurs cas en collaboration avec le gouvernement, une série de programmes de redéveloppement urbain: l'« Opération 20 000 logements », la rénovation des anciennes zones

industrielles (PRAIMONT), la revitalisation des artères commerciales, la mise en valeur du Vieux-Montréal, etc. Plusieurs de ces programmes se poursuivent d'ailleurs, parfois avec des modalités renouvelées.

Le pari alors fait par les autorités publiques est celui d'un réaménagement destiné à revitaliser les actifs urbains de Montréal et à augmenter leur attraction tant pour la population que pour les entreprises.

Les impacts des mesures prises sont notables au plan résidentiel. Par exemple, de 1979 à 1988, l'Opération 20 000 logements a permis le développement d'environ 700 terrains vacants à Montréal, entraînant près de 21 000 mises en chantier; près de 40 % des occupants de ces logements n'habitaient pas auparavant Montréal.[1] De 1976 à 1981, pour chaque ménage nouveau dans l'île de Montréal, il s'en ajoutait plus de deux dans les banlieues extérieures à celle-ci: entre 1981 et 1986, la croissance relative des ménages entre les deux ensembles territoriaux était devenu assez comparable.

La hausse des coûts des services d'utilité publique et leur report généralisé aux promoteurs ont également contribué à réduire la taille des terrains, diminuant les pressions à l'étalement. En même temps, plusieurs banlieues ont pris des mesures pour consolider et densifier les zones déjà urbanisées ou desservies.

D'autres facteurs sont également venus raffermir l'impact des mesures publiques:

— la crise économique du début des années 80 a par exemple ralenti le rythme d'expansion de la couronne suburbaine, atténuant les pressions sur les zones agricoles;

— le vieillissement plus accentué de la population a affaibli la demande de logements neufs, les jeunes ménages de classe moyenne étant de moins en moins nombreux;

— la composition socio-démographique de la population a également évolué, avec une multiplication de ménages à taille réduite pour lesquels la localisation et le style de vie de la banlieue présentent moins d'avantages;

— en outre, de nouvelles valeurs se répandent favorisant la préservation de l'environnement et du patrimoine, la réaffirmation de l'historicité (la valeur symbolique des « vieilles pierres »), la diversité sociale et fonctionnelle dans les zones centrales, la participation à la vie communautaire.

3.1.3 *Réanimation urbaine*

Ces derniers facteurs ont appuyé un mouvement en faveur d'une revalorisation des quartiers anciens de Montréal, que ce soit par l'accession traditionnelle à la propriété, relancée entre autres par l'Opération 20 000 logements, ou par des formules alternatives (coopératives et petites copropriétés indivises), ce qui a été freiné pendant quelques années par le moratoire sur la conversion en copropriété divise.

On a donc constaté une réanimation urbaine dans certains quartiers centraux: investissement dans la construction nouvelle, rénovation résidentielle, recyclage, démolition/reconstruction, accompagnant une hausse de l'accession à la propriété par une nouvelle classe de gens plus instruits, souvent

1. Fabien Cournoyer, « Développement des terrains vacants à Montréal à des fins résidentielles », dans *Gestion locale et problématiques urbaines au tournant des années 1990*, op.cit. page 71 et 72.

professionnels, ayant une faible propension à avoir des enfants et attachés à la valeur patrimoniale des quartiers. Ce phénomène, appelé gentrification, contribue à revaloriser le cadre urbain tout en étant un important facteur de modification sociale. Dans certains cas, d'anciens résidants, souvent parmi les plus démunis, ont cependant été délogés et d'autres ont dû déménager à la suite de la hausse des loyers existants.[1] En effet, l'attraction de la ville centrale s'accroît mais elle provoque en même temps une hausse des prix: de 1976 à 1986, l'augmentation relative (en dollars constants) de la valeur moyenne d'un logement de type duplex ou triplex a été de 65 % dans le centre de l'île de Montréal alors que la même valeur augmentait de 25 % dans le reste de l'Île.[2] Ce rattrapage et ce réinvestissement demeurent toutefois timides si on les compare à l'attraction persistante des banlieues.[3]

3.1.4 Une reprise récente de l'étalement résidentiel?

Les banlieues n'ont en effet pas cessé de s'accroître, profitant largement de la croissance économique de la deuxième partie des années 80. Ainsi, la part de l'île de Montréal dans les mises en chantier de logements de la région métropolitaine, après avoir atteint un sommet de 49,7 % en 1985, est tombé brusquement à 37,9 % en 1986 pour baisser ensuite jusqu'à 27,0 % en 1990. De 1988 à 1990, 73 % des nouveaux logements de la métropole ont donc été construits dans la couronne suburbaine.

De même, le solde migratoire négatif de l'île de Montréal par rapport aux territoires avoisinants était de – 11 062 en 1984; il avait plus que doublé deux ans plus tard. En 1988-1989, on notait 52 818 personnes quittant l'Île pour la couronne suburbaine et 24 247 déménageant de la couronne vers l'Île, soit un bilan négatif de – 28 571 pour l'Île.

De plus, l'étalement résidentiel semble se poursuivre à la périphérie de la métropole. Par exemple, les localités de la couronne situées au nord de la rivière des Milles-îles affichaient en 1988-1989 environ deux fois et demie plus de mises en chantier de logements que Laval, alors qu'antérieurement les chiffres étaient relativement semblables.[4]

Ces chiffres ne traduisent certes pas une croissance d'une ampleur comparable à celle des années 1960 ou du début des années 1970. Il importe en fait surtout de noter le changement récent de la répartition de la nouvelle population. Il semble reprendre la tendance à long terme d'une urbanisation favorisant le milieu suburbain. On ne sait pas dans quelle mesure les nouveaux espaces d'accueil sont adjacents aux espaces déjà occupés. Il est fort possible que la dispersion soit toutefois moins grande qu'antérieurement étant donné une plus grande sensibilisation des municipalités aux avantages d'une urbanisation mieux planifiée.

3.1.5 Plan de transport et dézonage agricole

On ne dispose pas d'assez de recul pour évaluer l'évolution possible de cette reprise apparente de tendances à long terme de l'urbanisation métropolitaine. Le record de mises en chantier de 1987 (42 024 logements dans la métropole) s'est toutefois accompagné d'une répartition résidentielle nettement favorable

1. F. Dansereau, D. L'Écuyer, *Réanimation, reconquête, reconversion*; INRS-Urbanisation, mars 1987
J. Thériault, *Impact des programmes PIQA et de la rénovation résidentielle sur la population de Pointe-Saint-Charles*, Université de Montréal, à la demande du YMCA, 1984.

2. Pierre Sénécal et autres, *Gentrification ou étalement urbain? Le cas du centre de Montréal et de sa périphérie*, op. cit, page 90.

3. C'est la conclusion générale de l'étude citée à la note 2 qui a comparé les phénomènes de la gentrification et de l'étalement urbain au cours d'une période de 15 ans (1971-1986).

4. OPDQ, *Bilan socio-économique, Région de Laval*, 1990, pages 48 et 49

aux banlieues extérieures à l'île de Montréal. En même temps, en 1988, le gouvernement annonçait un nouveau plan de transport pour la région de Montréal; or, parmi les objectifs et projets de ce plan, il y a l'intention de compléter en grande partie le réseau autoroutier resté en plan à la suite du moratoire de 1977. De même, les récentes années ont vu les municipalités régionales de comté (MRC) de la métropole compléter leur schéma d'aménagement et loger de mombreuses demandes de dézonage agricole auprès de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ).

Plusieurs intervenants de l'île de Montréal (Chambre de commerce, CUM, Ville de Montréal, etc.) craignent que le plan de transport déposé en 1988 réactive fortement l'étalement urbain. Une étude récente[1] tend effectivement à montrer que les projets annoncés de prolongement et d'élargissement d'autoroutes vont rehausser les avantages comparatifs de la couronne suburbaine, surtout dans sa partie nord, et ce aux dépens de l'île de Montréal. Les impacts appréhendés sur l'étalement proviendraient d'une hausse de l'accessibilité des zones de banlieue, d'une relocalisation conséquente des activités manufacturières et d'une facilitation des déplacements domicile-travail entre la couronne et les pôles d'emplois de l'Île de même que d'une hausse des déplacements par automobile au détriment du transport en commun. Il ne faudrait pas sous-estimer l'anticipation du développement qui guide les promoteurs fonciers et immobiliers. La réforme de la fiscalité municipale annoncée récemment renforcerait de plus les impacts précédents par une réduction des subventions gouvernementales au transport en commun et par une taxation des immeubles d'affaires tenant compte de la valeur foncière, ce qui favoriserait les banlieues à l'extérieur de l'Île.[2]

En outre, en 1988, dans le cas de huit MRC de la métropole, pour lesquelles les négociations avec la CPTAQ étaient terminées, les demandes d'exclusion de la zone agricole permanente portaient sur 17 515,8 hectares; il leur a en fait été accordé pour 25 000 hectares d'espaces dézonés, soit environ l'équivalent de la moitié du territoire de la CUM.[3] Or, plusieurs des superficies rendues disponibles pour un usage autre qu'agricole se retrouvaient en bordure d'autoroutes existantes ou projetées. La question est rapidement venue sur la place publique et même la Chambre de commerce de Montréal s'en est inquiété: « On se demande pourquoi l'on songe à dézoner les territoires agricoles périphériques à l'Île, ouvrant ainsi la porte à de nouveaux développements qui ne feront qu'accentuer le phénomène de l'étalement urbain qui affecte directement l'environnement, entraîne des coûts astronomiques pour la société (construction d'autoroutes, de nouveaux ponts, hôpitaux, écoles, etc.) et réduit la rentabilité des investissements requis pour sauvegarder l'environnement dans un contexte urbain (exemple: usines d'épuration) »[4]

3.1.6 *Déconcentration manufacturière et décentralisation tertiaire*

Par ailleurs, s'il est vrai que les récentes données sur la construction et la mobilité résidentielle attirent davantage l'attention sur les aspects résidentiels de l'expansion métropolitaine, il n'en faut pas pour autant oublier les impacts de la dispersion sur l'activité économique. La déconcentration manufacturière a plusieurs fois été observée.[5] Le déplacement d'activités industrielles s'est

1. Pierre Lamonde et collaborateurs, *Développement urbain et stratégie de transport pour Montréal*, horizon 2001, INRS-Urbanisation, 1989, 177 pages.

2. C'est du moins l'avis exprimé récemment par Yves Bussières, professeur d'économie urbaine, dans le journal *La Presse* du 14 mars 1991. Plusieurs analystes ont également exprimé une opinion semblable.

3. Service de planification du territoire, Communauté urbaine de Montréal, *Le zonage agricole, un outil de planification endiguant de moins en moins l'étalement urbain dans la région métropolitaine de Montréal*, septembre 1988, 17 pages.

4. La Chambre de commerce de Montréal, communiqué de presse, le 31 mai 1988.

5. Pierre Lamonde, Yvon Martineau, *Le secteur manufacturier de Montréal se déconcentre-t-il?*, INRS-Urbanisation, mars 1977, 66 pages.
Pierre Lamonde, Mario Polèse avec la collaboration de Lynda Johnson, *Le déplacement des activités économiques dans la région métropolitaine de Montréal de 1971 à 1981*, novembre 1985, 119 pages.
Claude Manzagol, « L'évolution récente de l'industrie manufacturière à Montréal », in *Cahiers de géographie du Québec*, septembre 1983, pages 237 à 253.

TABLEAU 40
INDICATEURS DE LA SITUATION DE L'ÎLE DE MONTRÉAL AU SEIN DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

1. Parts de l'île de Montréal quant à la population et aux ménages (100 % = région métropolitaine de recensement de Montréal)

	Population	Ménages
1976	66,0 %	70,6 %
1981	61,5 %	66,3 %
1986	60,0 %	65,5 %

2. Migration entre l'île de Montréal et les divisions de recensement voisines au sein de la région métropolitaine de Montréal

	Vers l'île	De l'île	Solde
1984-1985	27 002	38 062	– 11 062
1985-1986	27 374	41 101	– 13 727
1986-1987	26 037	50 512	– 24 475
1987-1988	24 885	59 078	– 34 193
1988-1989	24 247	52 818	– 28 571
Total	**129 545**	**241 571**	**– 112 026**

3. Personnes occupées de l'île de Montréal en regard de celles de la région métropolitaine de Montréal

- Parts des personnes occupées de l'Île au sein de la métropole

1988: 70,1 % 1989: 68,8 % 1990: 67,7 %

- Variation du nombre de personnes occupées de 1989 à 1990

	en nombre		en %	
Territoire	manufacturier	total	manufacturier	total
Île de Montréal et Laval	– 39 000	– 12 000	– 16,9 %	– 1,2 %
Couronne suburbaine[1]	+ 7 000	+ 17 000	+ 7,2 %	+ 3,8 %
Région métropolitaine	– 32 000	+ 5 000	– 9,8 %	+ 0,4 %

4. Parts de l'île de Montréal dans les mises en chantiers de la région métropolitaine de Montréal

1972 à 1976:	44,9 %	1985:	49,7 %
1977 à 1982:	39,2 %	1986:	37,9 %
1983 à 1987:	42,4 %	1987:	38,0 %
1988 à 1990:	30,9 %	1988:	34,9 %
		1989:	29,3 %
		1990:	27,0 %

1. Excluant Laval.

Sources: Statistique Canada, recensements canadiens, données administratives régionales et enquête de la population active; Société canadienne d'hypothèque et de logements (SCHL).

effectué au détriment de la ville de Montréal, favorisant d'abord l'Est et le Centre-Ouest de l'île de Montréal dès les années 1960 pour déborder l'Île au cours des années 70, principalement vers Longueuil et Laval. De plus, même si les activités tertiaires restent très concentrées au centre-ville de Montréal, le tertiaire courant et de bas de gamme s'est décentralisé suivant la croissance démographique des banlieues et le desserrement du manufacturier.[1] Cette tendance se serait toutefois accentuée au cours des récentes années alors que des activités tertiaires quittent le centre pour des raisons de coûts et d'accessibilité rendue plus difficile. Mais ces phénomènes sont plus complexes à cerner que la croissance résidentielle parce qu'ils sont plus ou moins reliés à d'autres phénomènes accompagnant les transformations structurelles de l'économie régionale.

Désindustrialisation et redéploiement manufacturier

Ainsi, la désindustrialisation est une baisse relative de l'activité manufacturière dans l'ensemble de l'économie. Par exemple, en 1969, le manufacturier correspondait à 68 % de l'emploi total dans Pointe-Saint-Charles, au sud-ouest de Montréal; en 1988, cette part était descendue à 34 %.[2] Des fermetures d'entreprises, non compensées par de nouveaux établissements, peuvent causer la désindustrialisation sans qu'il y ait relocalisation en banlieue. Ajoutons qu'il peut aussi y avoir croissance, même en cas de pertes d'emplois, s'il y a modernisation et hausse de productivité (moins de main-d'œuvre pour produire plus).

La désindustrialisation peut également être associée à un désinvestissement en cas de non remplacement de la machinerie et des bâtiments, qui deviennent désuets et sont même parfois abandonnés sur place. Par exemple, les espaces industriels de part et d'autre du canal de Lachine montrent des traces de désinvestissement, dont des bâtiments totalement ou partiellement vacants et des voies ferrées inutilisées.

Enfin, il y a déconcentration ou redéploiement des activités manufacturières lorsque, par exemple, des entreprises déménagent des anciens espaces centraux vers les banlieues. Ainsi, de 1951 à 1973, des quartiers du sud-ouest de Montréal ont enregistré 21 fermetures d'établissements manufacturiers, 40 déménagements d'usines et l'arrivée de 48 nouvelles entreprises manufacturières. Les fermetures, les déménagements et les licenciements ont causé pour ce territoire une perte de 19 850 emplois manufacturiers, les nouvelles entreprises ont amené 8 950 emplois, pour un solde négatif de – 10 900. Ces quartiers ont connu presque deux fois plus de déménagements que de fermetures d'établissements mais les déménagements concernaient trois fois plus d'emplois. Or, environ 70 % des relocalisations l'ont été à l'intérieur de la région métropolitaine.[3]

Ces nuances faites, il demeure que la métropole a connu et connaît encore un redéploiement manufacturier au sein de son territoire. Sans être la seule cause de ce desserrement qui favorise les banlieues, y compris celles situées à l'extérieur de l'île de Montréal, des contraintes spatiales désavantagent le centre de la région au bénéfice de sa périphérie.

Ainsi, la ville de Montréal a hérité de son industrialisation passée de terrains généralement plus petits, de bâtiments industriels multi-étages déjà anciens,

1. Mario Polèse, *Les activités de bureaux à Montréal: structure, évolution et perspective d'avenir*, INRS-Urbanisation, juin 1988, 122 pages.
Michel Hudon, Service de l'Habitation et du développement urbain, Ville de Montréal, *Étude de la fonction bureau à Montréal: impact du plan et décentralisation*, juin 1990, 88 pages.

2. Voir le dossier CREESOM, op.cit., pages 183-184.

3. Ministère du Travail et de la Main-d'œuvre du Québec, *Projet sud-ouest*, 1975, tableaux 5 et 6.

de peu d'espaces de stationnement dans ses zones industrielles et de plusieurs terrains contaminés par des rejets d'entreprises. Autant de facteurs qui la défavorisent quant aux besoins d'expansion des établissements en place et quant à l'accueil local de nouvelles entreprises.

En outre, sur le marché métropolitain des terrains industriels, l'offre de Montréal est limitée si on la compare à celle des banlieues. Par exemple, selon des données récentes (1990) de la Commission d'initiative et de développement économique de Montréal (CIDEM), la ville de Montréal offre dans ses parcs industriels environ 3,4 millions de pieds carrés de terrains disponibles pour occupation immédiate alors que les parcs existants dans les autres localités de la métropole en ont 239,4 millions de pieds carrés, dont 54 % situés à l'extérieur de l'île de Montréal. De plus, le prix moyen de vente de ces terrains pénalise aussi Montréal. Si on exclut Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles, les prix des sites montréalais peuvent être jusqu'à six à douze fois plus élevés que ce qui est observé dans la couronne suburbaine.

Le centre de la région dispose néanmoins d'avantages de localisation.

C'est le cas par exemple du nouveau campus montréalais du technoparc métropolitain, à proximité du centre-ville, où se retrouvent de nombreux services de haut niveau et plusieurs universités.

De plus, pour de nombreuses entreprises manufacturières ou de distribution, la localisation centrale représente une valeur stratégique, malgré les problèmes de congestion. L'accès aux clients et fournisseurs est en effet très important et le principal marché est sur ce plan celui de la métropole. La proximité des autoroutes est ainsi au premier rang des facteurs de localisation, suivi de la disponibilité des terrains. Il s'agit cependant d'une centralité évaluée davantage par rapport au réseau routier que par rapport au centre-ville. À cet égard, Montréal, avec notamment les zones industrielles de Royalmount et Saint-Laurent - Chabanel, comme aussi des zones de la ville de Saint-Laurent, occupent une position avantageuse.[1]

Enfin, la Ville de Montréal a mis en place au cours des dernières années plusieurs programmes destinés à rénover et à revitaliser ses infrastructures industrielles: le programme de coopération industrielle de Montréal depuis 1982, le programme de rénovation des aires industrielles de Montréal depuis 1983. De nouveaux parcs ont même été ajoutés dans l'Est. Mais ces opérations sont longues à compléter et leurs effets sur les tendances de la déconcentration industrielle pourront être observés à long terme.

Prépondérance du centre-ville et décentralisation tertiaire

Malgré la signification stratégique des activités industrielles, l'économie régionale reste fortement axée sur les activités tertiaires. La dynamique spatiale de ces dernières a ses propres forces bien qu'elle soit également influencée par les autres tendances de l'urbanisation.

Le centre-ville de Montréal a été et demeure le pôle majeur du tertiaire régional, avec près de 31 millions de pieds carrés d'espaces à bureaux accueillant environ 137 000 emplois.[2] Il n'y a pas de véritable marché d'espaces concurrent dans les banlieues.

1. Ces observations découlent d'une enquête récente (1988) dont les résultats sont présentés dans le dossier suivant:
André Lemelin, Mario Polèse: *Réseaux routiers urbains et localisation industrielle: une étude de cas de Montréal*: INRS-Urbanisation, Avril 1990, 27 pages.

2. Mario Polèse, *Les activités de bureau à Montréal: structure, évolution et perspectives d'avenir*: INRS-Urbanisation: 1988; page 8.

L'espace central de Montréal, soit le centre-ville, le Vieux-Montréal et la zone Atwater, regroupait en 1987 environ 71 % des espaces à bureaux de la région métropolitaine comparativement à 84 % en 1965.[1] Cette baisse relative résulte d'une décentralisation du tertiaire de « bas de gamme » parallèlement à l'expansion des banlieues. Mais, l'attraction du centre-ville se maintient pour les activités importantes, soit celles qui sont motrices, intensives en information, le « haut de gamme », souvent à vocation internationale (sièges sociaux, institutions financières, services aux entreprises).[2]

Il y a eu un desserrement du tertiaire mais il a porté sur des activités moins intensives en information que celles qui sont restées au centre-ville, des activités plus locales, de type « back office » (traitement de données par exemple), recherchant surtout des espaces à bon marché et faciles d'accès pour la main-d'œuvre. Ce mouvement a accompagné la mobilité résidentielle de la population et certaines activités (petits bureaux de gestion par exemple) ont emboîté le pas aux activités de fabrication et de distribution qui se déplaçaient vers les banlieues.

Une analyse récente soulignait cependant que « la véritable décentralisation ne fait que commencer, mais l'accélération récente du développement indique un changement dans les tendances lourdes ».[3] On a assisté en effet à un « démarrage rapide des banlieues depuis 1986 » et les principaux pôles de cette croissance sont les sous-centres métropolitains de Saint-Laurent, Anjou — Saint-Léonard et de Pointe-Claire, ainsi que la zone du Métro Longueuil et l'Île-des-Soeurs. Si la part métropolitaine des activités de bureau au centre-ville est relativement stable, celle de la construction de nouveaux bureaux dans les banlieues est devenue plus importante ainsi que le montre le tableau suivant :

TABLEAU 41
RÉPARTITION DES ESPACES À BUREAUX CONSTRUITS EN 1987, 1988, 1989
CENTRE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL ET BANLIEUES

Territoires	%
Centre de l'île de Montréal	49,5
Banlieues	50,5
dont Est et Ouest de l'Île	21,3
Laval et rive-sud	29,2

Source : D'après le tableau 3 de Michel Hudon ; *Étude de la fonction bureau à Montréal* ; Ville de Montréal ; 1990.

Selon Polèse (1988), il ne s'agit que d'une forme de rattrapage, un « rééquilibrage » causé par la suburbanisation de la population et de l'activité manufacturière plutôt qu'un renversement de tendances. Selon Hudon (1990), la décentralisation qu'apparaît soutenir la hausse récente de la construction en banlieues est atténuée par le fait que les taux d'inoccupation y sont élevés. De plus, les espaces de banlieue sont davantage en concurrence entre eux qu'avec ceux du centre-ville. Mais, il y a décentralisation tertiaire à partir du centre-ville et, après en avoir examiné 48 cas concret récents, depuis 1988, Hudon conclut :[4]

— que les entreprises déplacées ont une envergure au moins régionale (pas seulement locale comme souvent antérieurement) ;

1. Mario Polèse, *Les activités de bureau à Montréal : structure, évolution et perspectives d'avenir* ; INRS-Urbanisation ; 1988 ; page 60.

2. Mario Polèse, idem, pages 10, 60 et 61.

3. Michel Hudon, Service de l'habitation et du développement urbain, Ville de Montréal ; *Étude de la fonction bureau à Montréal : impact du Plan et décentralisation* ; juin 1990 ; page 12.

4. Michel Hudon (1990), op.cit., pages 58 et 59.

— qu'ils concernent des activités assez typiques d'entreprises à décentralisation (vente, représentation, gestion standardisée, traitement informatique), de firmes de services axées sur les entreprises industrielles, de petites firmes de professionnels;

— que ce ne sont pas tant les avantages des banlieues que les coûts de location plus élevés et l'accessibilité problématique du centre-ville (reliée à la congestion, au stationnement) qui ont « expulsé du centre » les entreprises.

Enfin, il est fort probable que la décentralisation tertiaire s'accentue:

— « Cependant, la menace d'un certain éclatement du centre-ville au profit des banlieues n'est pas totalement écartée. Certaines zones extérieures au centre-ville, notamment dans l'axe qui, partant de la station de métro Atwater et passant par les stations Vendôme et Snowdon, va jusqu'à la ville de Saint-Laurent, ont des atouts importants pour attirer des bureaux « haut de gamme »[1].

— « Ce qui rend l'avenir des bureaux problématique dans le centre-ville n'est pas tant l'impact possible du Plan (d'aménagement de l'arrondissement Centre) que le renforcement possible des tendances récentes à la décentralisation » ... « Nous estimons que sur les 125 000 emplois de bureau du centre-ville, 30 000 sont des activités à fort potentiel de décentralisation »[2].

Parmi les conditions susceptibles de permettre l'actualisation de ce potentiel, mentionnons celles-ci: la fin prochaine de plusieurs baux de location, une hausse des taux de location au centre-ville prévue pour 1993, le prochain rôle d'évaluation de la CUM, en 1992, avec des hausses en vue, le plan de transport de 1988 avec la poursuite du réseau autoroutier de ceinture, l'impact du Plan du centre-ville sur les coûts de construction. « Le seul remède à long terme est l'augmentation de la compétitivité de Montréal pour l'attrait d'activités administratives d'envergure nationale et internationale »[3].

TABLEAU 42
CONSTRUCTION DE BUREAUX PRIVÉS ET PUBLICS CENTRE-VILLE, VILLE DE MONTRÉAL, RESTE DE L'ÎLE, RIVE-SUD ET LAVAL
Moyenne annuelle en mètres carrés par période de 10 ans

	ANNÉES			
Territoires	**1950-1959**	**1960-1969**	**1970-1979**	**1980-1989**
Centre-ville (c.-v.)	38 639	97 405	82 157	95 937
Ville de Montréal hors c.-v.	9 197	41 209	34 545	38 498
Reste de l'île de Montréal	4 110	9 619	38 269	70 227
Ouest	3 558	2 597	13 140	20 679
Est	0	1 087	8 003	12 834
Rive-sud (7 villes)	424	3 457	7 626	21 998
Laval	128	1 476	9 501	14 715
Total	**51 945**	**148 232**	**154 971**	**204 662**

Source: Michel Hudon, Service de l'habitation et du développement urbain, Ville de Montréal, *Étude de la fonction bureau à Montréal: impact du plan et décentralisation*, juin 1990, tableau 3.

1. Mario Polèse (1988), op.cit., page 11.

2. Michel Hudon (1990) op.cit., page xi.

3. Idem, page xii.

TABLEAU 43
ÉVOLUTION DES PARTS DE LA COURONNE SUBURBAINE DANS LES ESPACES À BUREAUX DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL
1960 à 1989

Pourcentage des surfaces locatives brutes par rapport au total métropolitain

Années	Laval	Rive-sud[1]
1970	0,34	0,44
1980	3,26	2,69
1987	3,40	3,92

Pourcentage de la construction annuelle des bureaux privés et publics par rapport au total métropolitain

Moyenne annuelle		
1960-1969	1,67	2,33
1970-1979	6,13	4,92
1980-1989	7,20	10,75
1987-1988-1989	12,5	16,7

1. Les sept municipalités les plus proches de Montréal.

Sources: **Mario Polèse, *Les activités de bureau à Montréal: structure, évolution et perspective d'avenir*, INRS-Urbanisation, juin 1988, tableau 3.3.**
Michel Hudon, Ville de Montréal, *Étude de la fonction bureau à Montréal: impact du plan et décentralisation*, juin 1990, tableau 3.

3.2 L'occupation des sols

L'occupation des sols reflète l'urbanisation de la région, traduisant à la fois les choix résidentiels des ménages et les choix d'implantation des entreprises.

3.2.1 L'habitation

La fonction résidentielle est l'usage premier de l'espace de l'île de Montréal, avec 20 000 hectares ou 41 % de l'espace urbanisé en 1989.[1] Une vue d'ensemble des espaces résidentiels de l'Île fait ressortir l'occupation plus continue du centre ainsi que celle des rives, avec de grands espaces sans habitations, ceux des infrastructures aéroportuaires et ferroviaires, à l'ouest et ceux des activités pétrolières, pétrochimiques et manufacturières à l'est.

La majeure partie (60 %) de l'espace résidentiel de l'Île est de faible densité, avec des coefficients d'occupation du sol (COS) variant de 0,1 à 1,5; pour exemple, un duplex isolé ou jumelé peut avoir en moyenne un COS de 0,5 à 1.[2] On assiste toutefois à une densification résidentielle de la trame urbaine. Selon les données de la SCHL[3], on constate qu'au cours cinq dernières années les mises en chantier de maisons unifamiliales ou jumelées ont représenté 21 % du total de la construction résidentielle de l'Île.

Encore 2 537 hectares vacants étaient destinés à l'habitation sur l'île de Montréal en 1989. On les retrouvait surtout dans les quartiers de Rivière-des-Prairies et de Pointe-aux-Trembles (Ville de Montréal, 22,7 % du total), à Pierrefonds (14,5 %), sur l'île Bizard (8,2 %), à Sainte-Anne-de-Bellevue et à Anjou.

1. L'espace urbanisé compte ici les espaces utilisés ou affectés aux différents usages.

2. Le coefficient d'occupation du sol (COS) est le rapport entre la superficie totale de plancher hors-terre d'un bâtiment et la superficie totale du terrain sur lequel est érigé ce bâtiment (selon le schéma d'aménagement de la CUM, page 121).

3. Société canadienne d'hypothèque et de logement, données des communiqués de presse ou obtenues par contacts téléphoniques.

3.2.2 *Les espaces industriels*

Les activités manufacturières correspondent à environ 18 % du territoire urbanisé de la CUM.

Autour de l'intersection des autoroutes Métropolitaine (40) et Décarie (15) se localise la zone industrielle la plus centrale de la région, stratégique à la fois pour Montréal et Saint-Laurent, au cœur du réseau autoroutier et du marché métropolitain. Un axe industriel traverse également l'Île d'ouest en est, de part et d'autre de la route transcanadienne (40) à l'ouest et de l'autoroute métropolitaine (40) et du boulevard Henri-Bourassa à l'est. La zone du canal de Lachine, au sud-ouest, fut jadis le principal espace manufacturier régional; une revitalisation urbaine de certains de ses secteurs industriels y est en cours. Enfin, une zone spécialisée consacrée à des activités industrialo-portuaires est à signaler dans l'est de Montréal.

Il existe dans l'Île près de 3 280 hectares d'espaces vacants affectés à l'industrie, principalement aux manufactures légères. Environ 30 % des 2 459 hectares non bâtis alloués pour l'industrie légère sont dans la ville de Saint-Laurent. Les terrains vacants affectés à l'industrie lourde sont dans l'est de l'Île, à Montréal et à Montréal-Est.

Selon les données de la CIDEM (1989)[1], les surfaces de plancher consacrées à l'industrie dans la ville de Montréal totalisent 71 millions de pieds carrés (ou 6,6 millions de mètres carrés), dont 62 millions (ou 5,8 millions de mètres carrés) sont présentement occupés. Plus de 42 % de ces surfaces occupées le sont par des groupes manufacturiers traditionnels de la ville, soit l'habillement (23,1 %), les textiles (9,4 %) ainsi que les aliments et boissons (10 %). Si on excluait les zones des raffineries abandonnées, le taux d'inoccupation des espaces de plancher manufacturier serait en 1989 de 11,9 % dans la ville de Montréal, comparativement à 7,8 % pour le reste de la CUM. Plusieurs facteurs affectent le développement des espaces industriels de Montréal, dont la fragmentation de la propriété foncière, l'accessibilité des terrains disponibles, le peu de terrains immédiatement disponibles comparativement aux banlieues, la nécessité d'une réhabilitation de plusieurs terrains industriels contaminés, etc.[2]

Par ailleurs, en vertu de la loi sur les immeubles industriels municipaux ou en vertu de dispositions de la charte de la Ville de Montréal, 6,8 millions de mètres carrés de terrains industriels ont été acquis par les municipalités de l'île de Montréal. En 1990, plus de 2,8 millions de mètres carrés (42 %) avaient déjà été vendus pour l'établissement d'entreprises, dont 57 % dans les parcs industriels de la ville de Montréal. Ces parcs sont particulièrement importants pour la ville centrale car dans plusieurs autres villes de la CUM les parcs ou zones industrielles privées sont nombreux. Par exemple, dans l'ouest de l'Île, selon des données cartographiques obtenues du Commissaire industriel du territoire, on a pu évaluer à 15,2 millions de mètres carrés (1 516 hectares) le total des superficies des parcs industriels privés dans cette partie de la CUM.

Enfin, la Ville de Montréal a amorcé dans les années 80 plusieurs travaux de remise en valeur et des opérations de remembrement foncier dans les ensembles industriels anciens de son territoire. Les zones Cabot et Bridge-Wellington ont fait l'objet du programme d'aide à la rénovation des zones industrielles vétustes de Montréal (PRAIMONT), au financement duquel le

1. Données extraites de l'Énoncé de politique sur les espaces industriels à Montréal, en cours de préparation en avril 1991.

2. Pour une analyse de cas, on consultera l'article de Pierre St-Cyr, « L'aménagement d'un réseau de parcs industriels sur six sites vacants ou sous-utilisés à Montréal: bilan de l'expérience » dans *Gestion locale et problématiques urbaines au tournant des années 1990*; UQAM; 1990; pages 76 à 81.

TABLEAU 44
PARCS INDUSTRIELS MUNICIPAUX
ÎLE DE MONTRÉAL
1990

VILLES	Acquisitions de terrains[1] (m^2)	Superficie vendue[2] (m^2)	Dernière vente de terrain ($/m^2$)
Anjou	186 408	156 738	32,61
Dollard-des-Ormeaux	103 716	77 667	40,37
Dorval	230 000	20 641	81,54
Kirkland[3]	—	—	—
Lachine[3]	—	—	—
Montréal			
Adacport	400 000	18 750	96,00
Armand Bombardier	—	84 821	27,07
Rodolphe Forget	423 868	191 915	59,20
Armand Chaput	782 743	193 685	4,30
Henri-Bourassa	285 305	—	—
Iberville / Mont-Royal	29 758	27 628	32,83
L'Assomption	99 584	—	—
L.-H. Lafontaine	138 130	65 206	32,29
Marien	278 130	—	—
Moreau	41 827	22 171	40,36
Pie IX	4 109	1 627	34,98
Pointe-aux-Trembles	1 616 926	1 015 551	48,44
Saint-Jean-Baptiste	183 378	—	—
Total	**4 283 758**	**1 621 354**	
Montréal-Est	—	—	—
Montréal-Nord	700 662	580 632	6,33
Mont-Royal	61 714	60 782	16,15
Pierrefonds[3]	—	—	—
Pointe-Claire	606 723	64 625	59,20
Sainte-Anne-de-Bellevue	23 378	—	—
Saint-Laurent	108 137	108 137	—
Saint-Léonard	541 798	165 734	18,84
Total île de Montréal	**6 846 294**	**2 856 310[4]**	**–**

1. Acquisitions en vertu de la Loi sur les immeubles industriels municipaux ou en vertu de dispositions semblables (cas de la charte de Montréal).
2. Superficie de terrains vendue depuis la création du parc industriel.
3. Ces municipalités ont fixé un montant pour la création d'un parc en vertu de la Loi sur les immeubles industriels municipaux, mais aucune transaction n'a été enregistrée.
4. En 1990, seulement 60 891 mètres carrés de terrain ont été vendus à des fins industrielles dans ces parcs.

Source: MICT, Direction de l'infrastructure industrielle, *Parcs industriels municipaux 1990*; 2e trimestre 1991.

gouvernement du Québec a participé. À la suite des travaux de comités de relance, dans l'Est et au sud-ouest (CREEEM et CREESOM), la zone de Rouen a été entreprise dans le sud-est et d'autres zones le seront dans le sud-ouest (le « Parc d'entreprise du Canal » à Pointe-Saint-Charles et le PRAIMONT Georges-Vanier).

Au cours des récentes années, on a aussi assisté à l'implantation du Technoparc, situé à la fois à Saint-Laurent et à Montréal (deux campus) et destiné à l'accueil d'entreprises dans les domaines de l'aérospatial, la biotechnologie, la micro-informatique et l'informatique. Ce projet est coordonné par le Centre d'initiative technologique de Montréal (CITEC), un organisme fondé en 1989 et regroupant des représentants du milieu des affaires, des universités et des divers paliers de gouvernement.

Signalons également l'important projet annoncé en 1990 conjointement par le Groupe Alexis Nihon et la Caisse de dépôt et de placement du Québec d'un campus industriel d'environ 178 hectares à Anjou, un investissement de l'ordre de 300 M$ répartis sur une période de dix à quinze ans. De même, en juin 1991, la Ville de Montréal annoncait son association avec la Coopérative fédérée du Québec et le Marché central métropolitain pour la création d'un Parc d'affaires alimentaire devant entraîner à long terme des investissements de plus de 150 M$. Situé à l'angle des boulevards de l'Acadie et Métropolitain, ce parc couvrira l'actuel Marché central métropolitain et comprendra un complexe de bureaux et un espace industriel pouvant accueillir une vingtaine d'entreprises de transformation alimentaire.

3.2.3 *Le centre-ville et les espaces commerciaux*

Les commerces et les services de l'île de Montréal se répartissent sur 2 666 hectares ou 5,4 % de l'espace urbanisé en 1989. Ces espaces sont principalement occupés par les commerces de détail (76 %), par des centres commerciaux (18 %) et par des ensembles commerces-bureaux (6 %). Les superficies vacantes allouées pour les commerces se situent surtout à Verdun (Île-des-Soeurs), à Montréal (Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles) et à Lasalle.

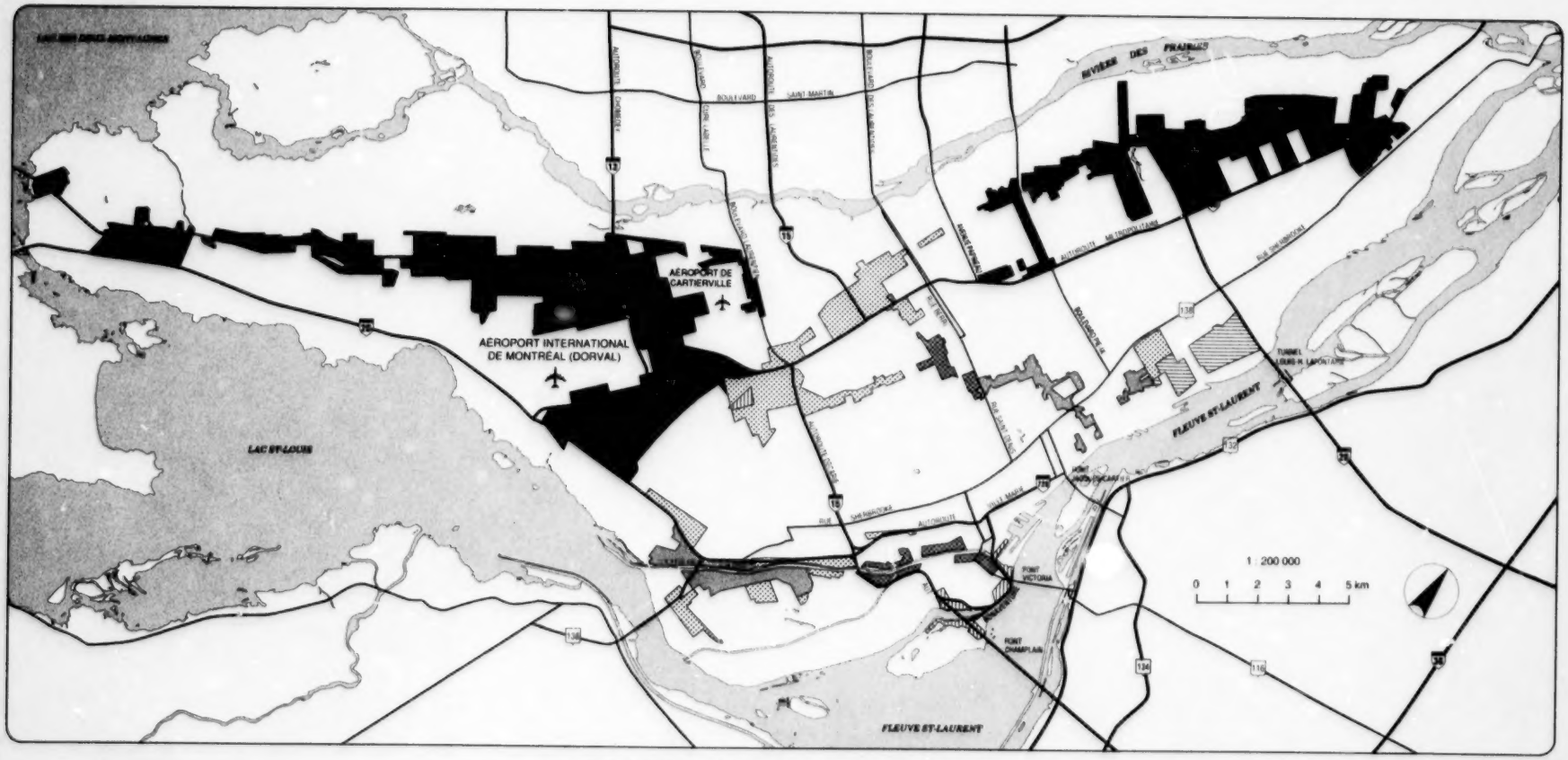
Le centre-ville de Montréal est au cœur des espaces commerciaux de la CUM. Il s'agit en fait d'une concentration mixte d'activités accueillant quotidiennement environ 225 000 travailleurs et travailleuses dont les emplois se répartissent ainsi : les services à la production (45 %), les services à la consommation, incluant les commerce de détail et les restaurants (21 %), les services gouvernementaux et parapublics (25 %), les industries manufacturières (8 %) et la construction (1 %).[1] Environ 50 000 personnes y résident.

On y trouve 5 000 établissements commerciaux[2] et un peu moins de 500 édifices à bureaux de plus de 500 mètres carrés.[3] Le renforcement des activités de bureaux au centre-ville y a entraîné une mutation des commerces de détail, qui se sont surtout développés sous la forme de galeries marchandes, en grande partie au sous-sol des édifices d'affaires. Même si elles sont en déclin, les activités manufacturières se poursuivent au centre-ville et l'administration montréalaise entend les maintenir, notamment dans Griffintown et dans le district de la fourrure. L'espace central présente également de nombreuses activités culturelles et de grands équipements et services publics (trois universités, une dizaine d'hôpitaux, trois cégeps, des centres de recherches, etc.).

1. Ville de Montréal, Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie, octobre 1990, page 19, tableau 1. Les données se rapportent à un espace qui déborde légèrement le centre-ville traditionnel.

2. idem, page 33.

3. Michel Hudon: *Étude de la fonction bureaux à Montréal*; Ville de Montréal; op.cit., page 14.



ZONES INDUSTRIELLES

Île de Montréal

- ZONE DE MAINTIEN DE LA VOCATION INDUSTRIELLE EXISTANTE
- ZONE À VOCATION DE HAUTE TECHNOLOGIE
- ZONE À VOCATION INDUSTRIALO-PORTUAIRE
- ZONE À REVITALISER
- ZONE DE FORTE CROISSANCE
- ZONE D'EXPANSION À MOYEN ET À LONG TERME

Cartographie de base: Service de la planification du territoire, Communauté urbaine de Montréal, 1986.

HATRA inc., 1991

Le Vieux Montréal conserve une place particulière au sein de l'espace central montréalais avec son regroupement d'activités au rayonnement international (le Centre de Commerce mondial, la Tour de la Bourse, le Palais des Congrès, etc.), ses activités commerciales et culturelles (dont le Centre international de design, plus de 180 bureaux ou ateliers de créateurs, designers, graphistes, architectes, etc.), ses services publics (plus ou moins associés au Palais de Justice), ses noyaux résidentiels, etc. Le Vieux Montréal a fait l'objet de plusieurs investissements publics et privés au cours de la dernière décennie; les projets d'investissements en cours y totalisent plus de 700 M$. En juin 1989, la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec ont signé une quatrième entente de développement prévoyant 34 M$ en cinq ans afin de poursuivre la remise en valeur du Vieux-Montréal.

Le Vieux-Port de Montréal est également en cours de réaménagement. Le redéveloppement de cet espace a commencé il y a quelques années. La Société du Vieux-Port y a relancé récemment les travaux avec des projets de 60 M$ pour les deux prochaines années: parcs et aires récréatives en bordure du canal de Lachine (partie ouest du Vieux-Port), dépollution du canal, grande place publique en face du Marché Bonsecours, etc.

À l'extérieur du centre-ville, on relève une série d'artères commerciales, dont plusieurs sont multifonctionnelles. Au cours des dernières années, on a assisté au redéveloppement et à la consolidation de grandes artères dont le rayonnement est d'envergure métropolitaine, telles que les rues Saint-Denis, Saint-Laurent, Duluth et Prince-Arthur. On compte environ 25 artères commerciales d'une certaine importance pour la desserte des quartiers; plusieurs d'entre elles se sont dotées de Société d'initiative et de développement d'artère commerciale (SIDAC). Pour renforcer et consolider la fonction commerciale à Montréal, la Ville a investi au cours des années 80 plusieurs dizaines de millions de dollars dans le cadre du Programme de revitalisation des artères commerciales et dans le cadre d'un programme conjoint avec le gouvernement du Québec, le programme d'aide à la revitalisation du centre-ville et des artères commerciales de Montréal. À la fin de 1990, la Ville annonçait son intention de poursuivre les efforts entrepris avec un Plan d'action Commerce de 47,4 millions de dollars répartis sur sept ans; 27,4 M$ sont prévus pour des travaux d'aménagement sur les artères où les commerçants accepteront de signer un protocole d'entente avec la Ville.[1]

Au plan régional, des sous-centres métropolitains se sont consolidés dans les banlieues de la CUM. Leur développement est d'ailleurs relativement semblable. À partir d'un noyau de base plus ancien, composé de centres commerciaux de taille (par exemple les Galeries d'Anjou, le Centre Fairview, la Place Côte-Vertu) et de commerces de détail associés, le tout très bien localisé en regard de la desserte autoroutière, se sont greffés au cours des récentes années des bureaux d'affaires, dans des édifices pouvant atteindre jusqu'à dix étages, ainsi que, dans certains cas, d'importants centres de distribution. Les trois exemples les plus connus sont le centre d'affaires d'Anjou (à l'intersection des autoroutes 25 et 40), le pôle commercial et d'affaires de Pointe-Claire (le long de la Transcanadienne à l'ouest, en montant les boulevards Saint-Jean et Montée des Sources) et le pôle commercial de Saint-Laurent (à l'intersection de la Transcanadienne et du boulevard Cavendish). Sans former de pôles tertiaires aussi stratégiques, d'autres centres commerciaux majeurs se répartissent dans le paysage commercial des banlieues.

1. CIDEM; Ville de Montréal; CIDEM-Express; Volume 1, numéro 1, novembre 1990, pages 1 et 2.

TABLEAU 45
RÉPARTITION DES USAGES DU SOL PAR TERRITOIRE
ÎLE DE MONTRÉAL
en pourcentage, 1989

TERRITOIRE	HABITATION		COMMERCE		INDUSTRIE		AUTRES[1]	TOTAL
	bâti	non-bâti[2]	bâti	non-bâti	bâti	non-bâti		
Ville de Montréal	37,0	4,3	7,6	—	7,9	4,8	38,4	100 %
Centre	38,6	1,4	9,2	—	7,1	2,6	41,1	100 %
Est (R-D-P, P-A-T)[3]	31,8	13,5	2,4	0,2	10,3	11,9	29,8	100 %
Anjou, Saint-Léonard, Montréal-Nord, Montréal-Est (EST)	34,5	3,7	6,4	—	27,0	13,1	15,3	100 %
Mont-Royal, Westmount, Outremont (CENTRE, excluant Montréal)	54,8	—	4,0	—	16,2	1,0	24,0	100 %
OUEST de l'Île	34,3	6,3	3,5	—	11,0	6,9	40,0	100 %
Total	**35,9 %**	**5,1**	**5,3**	**–**	**11,6**	**6,6**	**35,4**	**100 %**

1. Inclut carrières, sites d'enfouissements, équipements collectifs, parcs, utilités publiques, golfs, cimetières et emprises de rues.
2. L'usage est celui prévu aux plans d'affectation des sols.
3. Les quartiers de Rivière-des-Prairies (R-D-P) et de Pointe-aux-Trembles(P-A-T).

Source: Compilation de la Commission d'initiative et de développement économiques de Montréal (CIDEM), d'après des données du Service de la planification du territoire de la CUM, 1989.

3.2.4 Les parcs et les espaces naturels

Les parcs, golfs et réserves naturelles de l'île de Montréal représentaient en 1989 près de 5 000 hectares ou environ 10 % de l'espace urbanisé. Les parcs urbains, répartis dans les diverses municipalités, comptent pour près de 58 % de ces hectares.

Depuis le début des années 80, la Communauté urbaine de Montréal a acquis un peu moins de 1 000 hectares de terrains pour former les grands parcs régionaux existants: Cap Saint-Jacques, Anse-à-L'Orme, Bois-de-Liesse, Bois-de-Saraguay, Île-de-la-Visitation, parc de Rivière-des-Prairies et Bois-de-la-Réparation. Elle veut consolider ces espaces dans un réseau de pôles d'espaces naturels en poursuivant l'acquisition de sites à fort potentiel et en reliant éventuellement ces pôles entre eux par le biais de circuits divers (voies cyclables, pistes de ski de fond, etc.). Des mesures d'acquisition, de protection et d'accessibilité des berges sont également prévues. Les pôles envisagés regroupent des espaces déjà désignés, par exemple, le parc de Rivière-des-Prairies et de Bois-de-la-Réparation forment un pôle à l'extrémité est, auxquels s'ajouteront d'autres espaces, tels que les liens verts longeant le canal de l'Aqueduc et le canal de Lachine (au sud-ouest) ainsi que le Mont-royal et les îles de l'Expo, qui seront pris en charge par la Ville de Montréal. La mission des parcs régionaux se présente en quatre volets: conservation, éducation à la nature, recréation et intégration communautaire.

Pour consolider son réseau d'espaces verts, la CUM a résolu en décembre 1990 d'investir un montant additionnel de 200 M$ afin de permettre l'ajout d'environ 500 hectares à son patrimoine d'espaces verts et pour en faire

TABLEAU 46
SUPERFICIES D'OCCUPATION DU SOL
COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL
Répartition en hectares et en pourcentage, 1989

		Nombre	%[1]	Accroissement[2] 1987-1989 nombre
Habitations	occupées	17 784,8	42,2	+257,8
	vacantes	2 536,6	34,0	−315,0
	totales	20 321,4	41,0	
Commerces	occupées	2 617,2	6,2	+15,1
	vacantes	48,4	0,6	−15,8
	totales	2 665,6	5,4	
Industries	occupées	5 787,6	13,7	+251,9
	vacantes	3 279,3	44,0	−183,8
	totales	9 066,9	18,3	
Parcs, golfs, réserves naturelles	occupées	4 763,5	11,3	
	vacantes	166,4	2,2	
	totales	4 929,9	9,9	
Équipements collectifs	occupées	2 882,7	6,8	
	vacantes	51,1	0,7	
	totales	2 933,8	5,9	
Emprises autoroutières **Carrières** **Enfouissement** **Utilités publiques**	occupées	6 826,5	16,2	
	vacantes	148,6	2,0	
	totales	6 975,1	14,1	
Rural	occupées	912,2	2,2	−34,5
	vacantes	1 196,6	16,1	+2,0
	totales	2 108,8	4,2	
Autres (cimetières, mixte)		558,2	1,1	
Total	**occupées**	**42 111,7**	**100,0**	**+522,1**
	vacantes[3]	**7 448,3**	**100,0**	**−522,1**
	totales	**49 560,0**	**100,0**	

1. Calculé respectivement en regard du total occupé, du total vacant (si cela est indiqué) et du total (occupé et vacant).
2. La différence entre l'accroissement des superficies occupées et la diminution des superficies vacantes peut s'expliquer par des changements de fonctions.
3. Certaines catégories d'occupation ont de petites parts de superficies vacantes; celles-ci sont incluses dans ce total même si la part vacante n'est pas indiquée dans la catégorie.

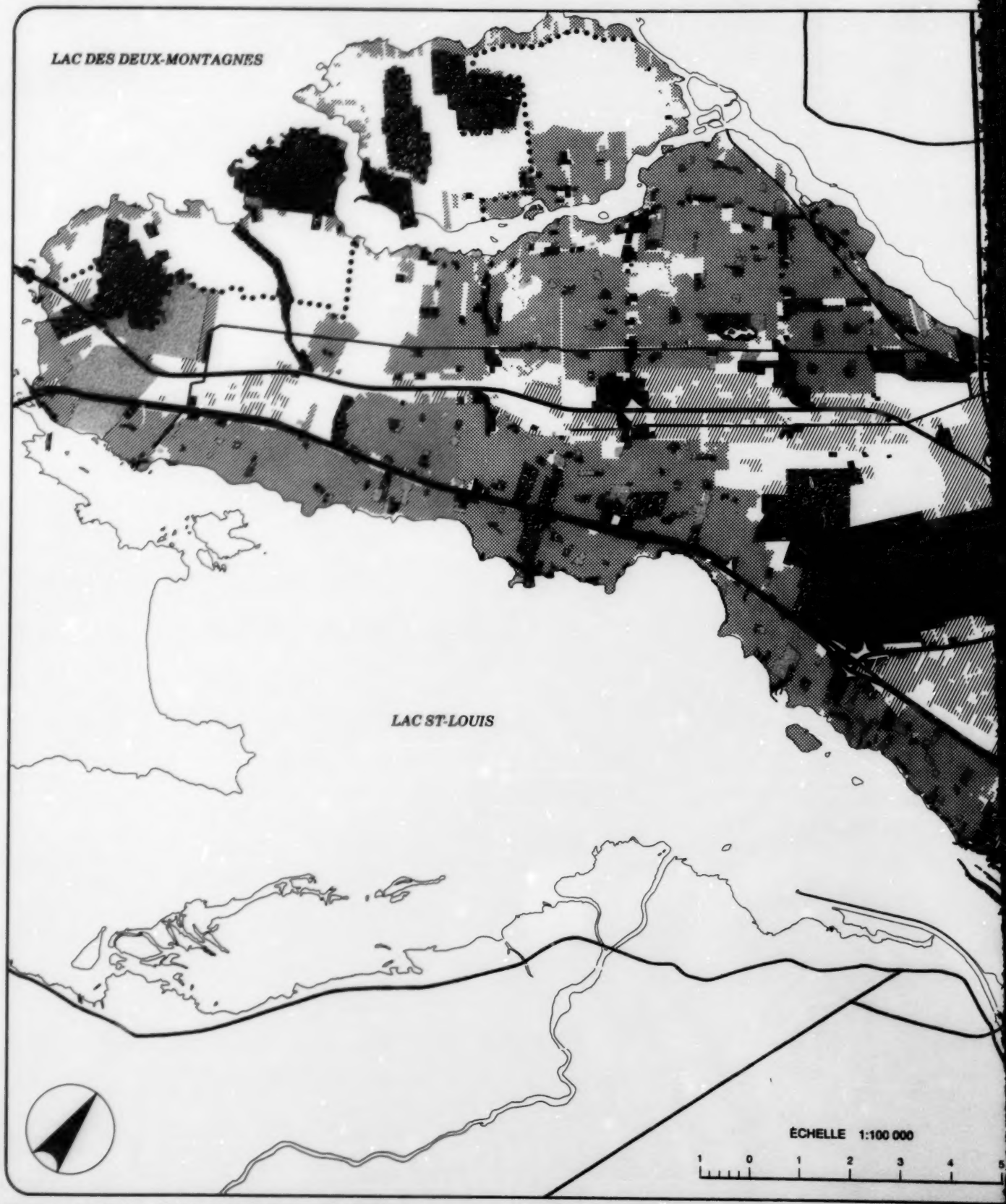
Source: Communauté urbaine de Montréal, Superficies d'occupation du sol par municipalité, compilation 1987 (septembre 1987) et compilation 1989 (septembre 1989).

TABLEAU 47
POTENTIELS DES SUPERFICIES VACANTES
COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL
Principaux volumes de superficies vacantes par municipalité
1989

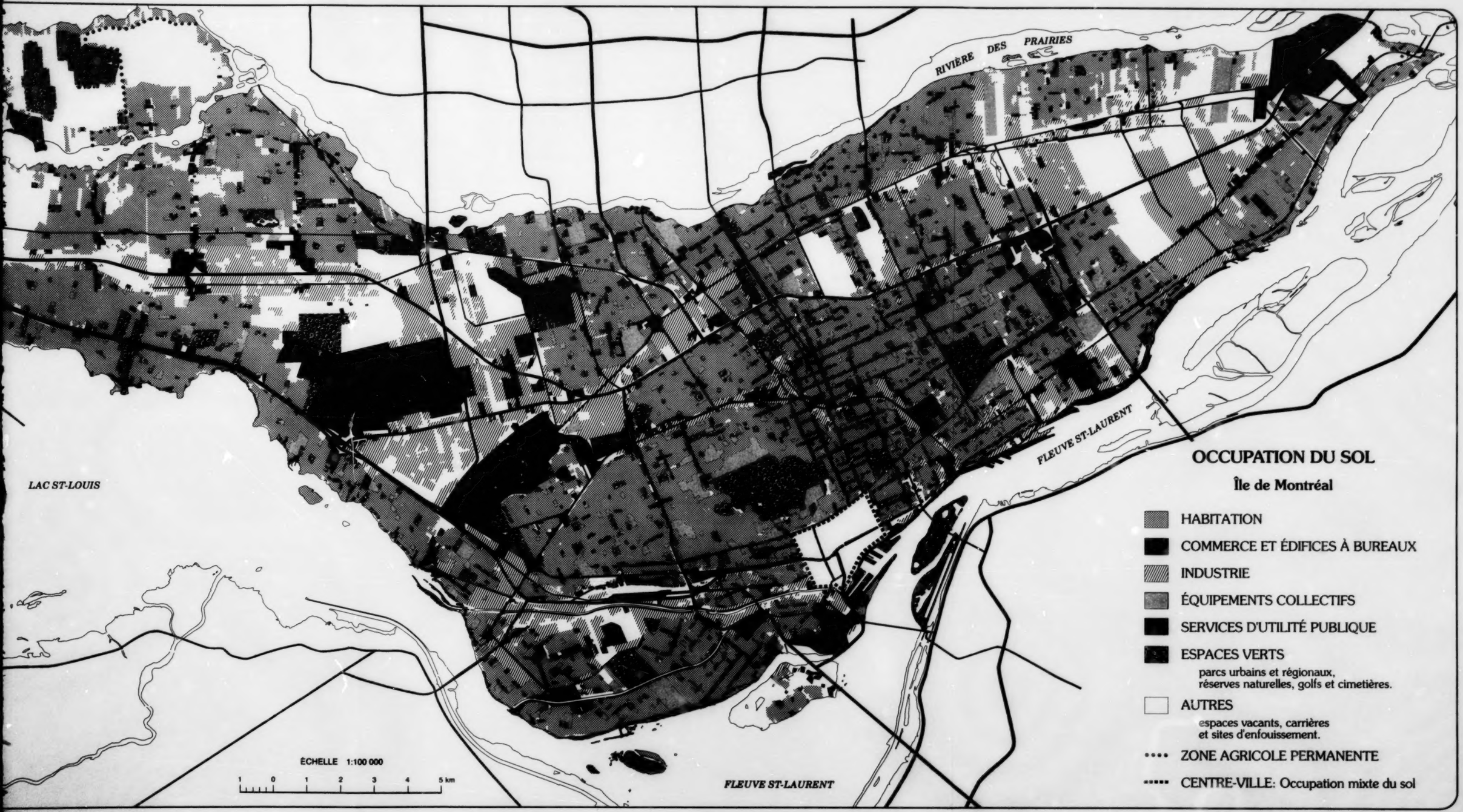
Fonction	Municipalité	Hectares vacants	%
Habitation	Anjou	177,3	7,0
	Dollard-des-Ormeaux	159,5	6,3
	Kirkland	116,4	4,6
	Montréal[1]	575,7	22,7
	Pierrefonds	367,6	14,5
	Sainte-Anne-de-Bellevue	182,8	7,2
	Saint-Raphaël-de-l'Île-Bizard	208,5	8,2
	Verdun	143,7	5,7
	total (principaux volumes)	**1 931,5**	**76,2**
	toutes superficies vacantes	**2 536,6**	**100,0**
Commerce	Lasalle	6,2	12,8
	Montréal[1]	8,3	17,1
	Verdun	23,5	48,5
	total (principaux volumes)	**38,0**	**78,4**
	toutes superficies vacantes	**48,4**	**100,0**
Industrie I (légère)	Anjou	170,3	6,9
	Baie d'Urfé	132,2	5,4
	Dorval	132,9	5,4
	Kirkland	118,9	4,8
	Lachine	185,9	7,6
	Lasalle	125,4	5,1
	Pointe-Claire	176,3	7,2
	Saint-Laurent	738,2	30,0
	total (principaux volumes)	**1 780,1**	**72,4**
	toutes superficies vacantes	**2 458,9**	**100,0**
Industrie II (lourde)	Montréal[1]	345,4	42,1
	Montréal Est	272,3	33,2
	total (principaux volumes)	**617,7**	**75,3**
	toutes superficies vacantes	**820,4**	**100,0**
Rural			
	Saint-Raphaël-de-l'Île-Bizard	1 044,8	87,3
	toutes superficies vacantes	**1 196,6**	**100,0**

1. Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles.

Source: Communauté urbaine de Montréal, Superficie d'occupation du sol par municipalité, Compilation 1989, septembre 1989.



Cartographie de base: Service de la planification du territoire,
Communauté urbaine de Montréal, 1989.



OCCUPATION DU SOL

Île de Montréal

- HABITATION
- COMMERCE ET ÉDIFICES À BUREAUX
- INDUSTRIE
- ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS
- SERVICES D'UTILITÉ PUBLIQUE
- ESPACES VERTS
  parcs urbains et régionaux, réserves naturelles, golfs et cimetières.
- AUTRES
  espaces vacants, carrières et sites d'enfouissement.
- ZONE AGRICOLE PERMANENTE
- CENTRE-VILLE: Occupation mixte du sol

territoire,
ntréal, 1989.

OPDQ, Direction régionale de Montréal, 1991.

l'aménagement.[1] Elle sollicite aussi la participation du secteur privé à ses efforts pour reverdir l'Île et envisage à ce sujet la création d'une Société de conservation et de reverdissement. Elle désire également une plus grande harmonisation des politiques d'espaces verts entre les municipalités de la métropole et souhaite à cet effet créer une table de concertation régionale regroupant des représentants de la CUM et des MRC environnantes.

La Ville de Montréal a aussi rendu publique en 1989 une opération Réseau vert afin de doter son territoire de parcours linéaires reliant les parcs et afin de créer de nouveaux espaces verts dans des quartiers déficitaires. Un plan directeur de ce réseau est en cours d'élaboration et devrait être intégré aux plans d'urbanisme des arrondissements. Un accord de principe important a été signé à l'automne 1990 entre le CP Rail et la Ville quant au droit d'utilisation des emprises ferroviaires pour réaliser certains parcours verts. Un premier axe nord-sud de 15 kilomètres sera réalisé; dès 1992, une portion de 3 kilomètres de cet axe sera aménagée et ouverte au public. Enfin, en janvier 1991, on annonçait que le gouvernement fédéral investira 40 M$ et la Ville 17,4 M$ pour des travaux dans les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène (rénovation du Palais de la civilisation, pavillon des activités nautiques au parc-plage, immense lieu de rassemblement et parc dans l'île Sainte-Hélène, etc.).

3.2.5 *La zone agricole permanente*

La zone agricole permanente de la CUM, définie en vertu de la loi sur la protection des zones agricoles, couvre environ 2 600 hectares répartis entre les municipalités de Pierrefonds, Sainte-Anne-de-Bellevue, Saint-Raphaël-de-l'île-Bizard et Senneville. La Communauté urbaine se propose d'en faire une révision au cours de 1991.

3.3 *Les schémas d'aménagement*

Selon la loi qui créa la Communauté urbaine de Montréal en 1969, la réalisation d'un schéma d'aménagement est une obligation de la Communauté. Il a fallu attendre dix-sept ans pour que le conseil de la CUM adopte son premier schéma en août 1986. Ce dernier est finalement entré en vigueur le 31 décembre 1987, après avoir été déclaré conforme aux avis gouvernementaux en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.[2]

Face aux grandes tendances du développement, la CUM a retenu un parti d'aménagement reposant sur sa volonté d'« améliorer la qualité de vie sur l'Île en y favorisant une urbanisation mieux équilibrée ». Cette option est en deux volets, chacun ayant ses objectifs, soit:[3]

1. Communauté urbaine de Montréal, *Vers une politique des espaces verts*, rapport préliminaire de la Commission d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal, juin 1988.
Rapport de la Commission d'aménagement concernant le Programme d'Acquisitions de la Communauté urbaine de Montréal, septembre 1990.

2. Pour une analyse des étapes d'élaboration du schéma de la CUM et des péripéties qui ont accompagné le long processus de sa réalisation, voir Gérard Divay et Jean-Pierre Collin: *La Communauté urbaine de Montréal: de la ville-centrale à l'île centrale*: INRS-Urbanisation: 1977 et Marcel Gaudreau, Problématique et enjeux d'une planification intégrée de l'espace métropolitain montréalais » dans *Gestion locale et problématiques urbaines au tournant des années 1990*: UQAM: 1990, pages 258 à 268.

3. CUM, Résumé du schéma d'aménagement, 1988.

Premier volet

Consolidation et structuration du tissu urbain dans les secteurs excentriques

- *Consolider* le développement en continuité avec le tissu urbain existant.
- *Favoriser* un développement résidentiel plus dense autour des principaux équipements et infrastructures existants et projetés.
- *Encourager* l'implantation d'activités multifonctionnelles à l'intérieur des sous-centres.
- *Répondre* aux carences en infrastructures et équipements de certains secteurs.
- *Assurer* la protection et la mise en valeur du milieu patrimonial et naturel.

Deuxième volet

Revitalisation et revalorisation de la zone centrale

- *Améliorer* la qualité du parc de logements existants en favorisant leur rénovation ou leur restauration.
- *Encourager* la revitalisation des espaces industriels et commerciaux vétustes.
- *Privilégier* le centre-ville comme pôle principal d'activités multifonctionnelles d'envergure régionale, nationale et internationale.
- *Assurer* la protection et la mise en valeur du milieu patrimonial et naturel.

Le schéma de la CUM est surtout un plan avec des propositions à incidences spatiales, précisant par exemple les grandes occupations du sol permises, les zones à développer en priorité, les grands projets d'infrastructures, les contraintes à l'occupation du sol. Les objectifs et dispositions du schéma encadrent les plans et règlements d'urbanisme des municipalités qui, au cours de deux dernières années, ont successivement été déclarés, avec ou sans modifications, conformes au schéma de la Communauté. Ce dernier processus se poursuit encore.

Au delà de cette conformité obligée des municipalités, à part donc un certain contrôle du zonage local et les objets tombant sous sa compétence (par exemple, les parcs régionaux), la CUM doit principalement compter sur le pouvoir incitatif de son schéma en tant qu'outil collectif de planification.

L'exemple des infrastructures de transport est ici intéressant car il s'agit d'un équipement public très structurant sur le territoire. Le schéma de la CUM identifie les grandes lignes du transport collectif ainsi que les tronçons projetés tout comme il précise les principales voies de circulation (existantes et proposées) conformes à ses orientations générales. Cependant, même si la Communauté assume la maîtrise-d'œuvre du métro, c'est le gouvernement qui en finance les immobilisations, tout comme il le fait pour le réseau autoroutier. Or, plusieurs des intentions exprimées par la CUM et les projets préférés par le gouvernement dans le plan de transport déposé en 1988 ne correspondent pas, surtout en ce qui a trait au développement des infrastructures. Par exemple, le prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à Laval, indiqué par la CUM en 1986 mais non retenu par la suite, est resté inscrit au plan gouvernemental.

L'exemple des sous-centres montre aussi le défi à relever pour une planification réelle du territoire étant donnée la dynamique socio-politique dont doit tenir compte la CUM. La première proposition du schéma identifiait au début des années 70 deux « centres-satellites » (Pointe-Claire et Anjou). Le concept

mis de l'avant au début des années 80 retenait Pointe-Claire et Anjou comme « sous-centres » et en ajoutait un troisième, Saint-Laurent. Finalement, le schéma adopté mentionne des « pôles d'activités » et « l'implantation d'activités multifonctionnelles à l'intérieur des sous-centres » mais les identifications territoriales restent vagues et il est plutôt question d'une armature commerciale hiérarchisée et diversifiée allant d'un centre-ville prédominant à des centres commerciaux sous-régionaux, en passant par les artères commerciales et les centres commerciaux de quartier et de voisinage. Il suffit pourtant d'examiner la carte des grandes affectations du sol, surtout les espaces « mixtes », et les espaces commerciaux et tertiaires pour bien voir les pôles d'activités de la CUM (le centre-ville, Anjou, Pointe-Claire et Saint-Laurent).

Enfin, en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le schéma de la CUM doit obligatoirement être revisé d'ici décembre 1992. La Commission de l'aménagement de la Communauté propose, dans un rapport daté de la fin de mai 1991,[1] d'en élargir la perspective en faisant du prochain schéma un instrument de développement viable, basé sur un exercice prospectif et stratégique, avec le choix d'un scénario d'évolution, et élaboré avec une vision métropolitaine du développement et de l'aménagement. Parmi les thèmes dominants de cette nouvelle génération du schéma on retrouverait la consolidation et le développement des zones plus anciennes, la distribution des emplois et les infrastructures de transport mais aussi des réponses à des questions stratégiques liées à la santé fiscale de l'agglomération, à la contamination des sols, à l'environnement, etc.

Par ailleurs, l'actuelle génération du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal a débuté en 1987 par l'arrondissement Ville-Marie (le centre-ville). Un énoncé d'orientations a été fait en 1988 et un plan directeur d'urbanisme a été soumis à la consultation publique en 1990. En octobre 1990, le Conseil municipal de Montréal adoptait le « Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie ». Pour les autres arrondissements, des dossiers urbains ont été élaborés en 1989, suivi en 1990 d'une série de « Synthèse sur les enjeux d'aménagement et de développement ». Une consultation s'est ensuite engagée dans les différents arrondissements, accompagnée de sommets locaux au printemps 1990. Suite à quoi des comités-conseils d'arrondissement ont formulé des recommandations. Le Comité exécutif de la Ville a fait un choix parmi celles-ci et a rendu publique en septembre 1990 sa « Synthèse des orientations retenues par le Comité exécutif pour l'élaboration du plan d'urbanisme ». Au cours des deux prochaines années, les fonctionnaires devraient traduire ces orientations dans un plan d'urbanisme couvrant les arrondissements. L'adoption du plan final de la Ville est prévue pour 1992.

La pièce maîtresse du plan d'urbanisme de Montréal est manifestement le plan directeur du centre-ville. Ce plan vise à assurer le développement et le rayonnement du centre de Montréal. Pour ce faire, il favorise la croissance des activités de bureau comme moteur du développement tout en renforçant la position métropolitaine du centre dans le commerce de détail. Il suggère en outre de rendre l'espace central encore plus habité et d'accroître son rayonnement culturel. Il propose d'y soutenir également les activités universitaires et de recherche, d'y développer le caractère international de Montréal, d'y mettre en valeur les attraits touristiques et enfin, d'y maintenir l'activité industrielle. Il ne s'agit cependant pas d'y appuyer n'importe laquelle de ces activités. Il mise

1. Commission de l'aménagement: CUM: *Révision du schéma d'aménagement*: 31 mai 1991, 9 pages.

par exemple sur le tertiaire haut de gamme : sièges sociaux, firmes spécialisées en finance, en services aux entreprises, en haute technologie, les bureaux gouvernementaux et les sièges administratifs d'organismes internationaux.

Enfin, de la démarche en cours de finalisation concernant les autres arrondissements, on retiendra les zones que la Ville considère comme stratégiques en raison des potentiels de développement importants qu'elles représentent pour la relance économique, soit :[1] les abords du canal de Lachine, les abords des voies ferrées du Canadien Pacifique, les abords du boulevard Décarie, au nord de la rue Jean-Talon, et les terrains de l'hippodrome Blue Bonnets, les abords de l'autoroute Métropolitaine, les secteurs de développement résidentiel dans le bout de l'île, les abords de la carrière Miron et les abords du pont Jacques-Cartier.

3.4 Les infrastructures, équipements et services publics

Les infrastructures de transport s'imposent comme des traits majeurs du paysage régional montréalais. Une attention particulière leur sera accordée.

Une grande concentration d'équipements et de services publics est également observée au centre-ville de Montréal : universités, cégeps, hôpitaux, centres culturels, musées, services gouvernementaux, etc. On a souligné précédemment cette présence importante au cœur de la région. De même il y a une concentration sous-régionale d'équipements socio-culturels et sportifs (à Pointe-Claire, à Sainte-Anne-de-Bellevue, à Saint-Laurent, dans l'est de Montréal, ...).

En outre, la préoccupation de l'environnement est aujourd'hui au premier plan. Il apparaît donc pertinent de faire ressortir les infrastructures et équipements liés à l'amélioration de la qualité du cadre de vie régionale.

Par ailleurs, les besoins de modernisation amenés par le vieillissement sont communs à plusieurs des équipements publics montréalais : voies de circulation, voitures du métro, bâtiments hospitaliers, immeubles municipaux, etc.

La ville de Montréal est particulièrement concernée par cette question. Il s'agit d'un milieu urbain complexe et ancien, marqué par le vieillissement de plusieurs de ses routes, de son réseau d'aqueducs et d'égouts, de son patrimoine industriel, de ses artères commerciales, etc. Une revitalisation s'impose de plus en plus, qu'elle se fasse à la pièce, comme un rattrapage d'un entretien souvent négligé pour des raisons budgétaires, ou globalement comme un réaménagement urbain situé dans la perspective d'un développement durable.[2]

Enfin les grands équipements et services publics que sont les réseaux scolaires, de santé et de services sociaux n'échappent pas à cette problématique du vieillissement, surtout en raison des besoins nombreux de maintien et d'adaptation des immeubles et équipements hospitaliers.

1. Ville de Montréal. *Synthèse des orientations retenues par le Comité exécutif pour l'élaboration du plan d'urbanisme*. septembre 1990. page 25.

2. Martial Fauteux : *Besoins de modernisation des infrastructures publiques, région de Montréal* : OPDQ : novembre 1990 : 23 pages.

3.4.1 *Les infrastructures de transport*

Depuis la fin des années 50, plus de 135 kilomètres d'autoroutes ont été réalisés dans l'île de Montréal. Parmi les voies de circulation, on retrouve principalement:

- un axe est-ouest, formé surtout de la Transcanadienne (A-40) et de la Métropolitaine (A-40),
- un axe ouest — centre-ville, formé de l'autoroute A-20, devenant l'autoroute Ville-Marie au centre-ville,
- des axes nord-sud: le boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine (A-25), l'autoroute Décarie (A-15) et l'autoroute Chomedey (A-13),
- l'autoroute Bonaventure (accès au centre-ville, à partir du pont Champlain),
- une série d'artères importantes: le chemin de la Côte-de-Liesse (520), le boulevard Laurentien (117), la rue Sherbrooke (138), le boulevard Pie IX (125), la rue Saint-Denis (335).

Une quinzaine de ponts relient l'île de Montréal aux régions voisines. En moyenne, les débits de circulation sur les ponts entourant l'île ont augmenté de 17,7 % entre 1979 et 1986, avec des taux dépassant les 40 % pour les ponts Champlain, Médéric-Martin, Louis-Bisson et celui de l'autoroute 40. L'écoulement de la circulation est jugé forcé (saturé) depuis déjà une dizaine d'années sur les ponts Jacques-Cartier, Victoria, Champlain, Mercier et Médéric-Martin.[1]

Les grands axes routiers de la région montréalaise ont surtout été construits entre 1956 et 1967. Au cours des 20 ou 25 ans qui ont suivi, ces infrastructures ont subi des détériorations imputables à l'accroissement de la circulation, au vieillissement et à un entretien insuffisant en raison de restrictions budgétaires. Des travaux se sont avérés nécessaires pour soutenir la stabilité des structures, pour assurer économiquement leur durée ou pour ne pas mettre en jeu la sécurité du public. Dès 1986, des travaux majeurs ont été entrepris, dont la réfection du boulevard Décarie.

Le plan de transport déposé par le gouvernement en 1988 pour la région métropolitaine de Montréal reconnaissait aussi les problèmes de détérioration des infrastructures. Des 841,9 M$ annoncés alors pour couvrir les besoins du réseau routier, une somme de 185,86 M$ était réservée pour tenir compte de la réfection et de la réhabilitation du réseau. Les projets suivants étaient indiqués à cet égard:

1. Fiches techniques du ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, Montréal, août 1987.

TABLEAU 48
CONSERVATION DES STRUCTURES AUTOROUTIÈRES DE LA RÉGION MONTRÉALAISE
Plan d'action: 1988-1998 (MTQ)

	TOTAL	PÉRIODE	
	M$	1988-1993	1993-1998
Conservation des infrastructures			
— Autoroute 13	4,00	4,00	
— Autoroute 15	22,30	22,30	
— Autoroute 19	1,50	1,50	
— Autoroute 20	81,40	73,40	8,00
— Autoroute 25	3,70	3,70	
— Autoroute 40	45,12	45,12	
— Autoroute 520	8,14	8,14	
— Route 125	2,80	2,80	
— Route 132	14,90	14,90	
— Route 138	2,00	2,00	
	185,86	**177,86**	**3,00**

Les travaux les plus importants, ceux des autoroutes Ville-Marie (20) et Métropolitaine (40) sont déjà en cours. Des compressions budgétaires pourraient répartir sur une plus longue période les projets annoncés. Mais les interventions faites pour la conservation des infrastructures sont considérées comme prioritaires. En mars 1991, la programmation 1991-1992 des travaux de préservation et d'amélioration de la région métropolitaine montréalaise était annoncé: plus de 68 M$ y étaient prévus pour l'île de Montréal.

Par ailleurs, la région dispose d'un réseau d'autobus et de métro dont l'offre équivaut en 1991 à 7 millions d'heures de services ou 143 millions de kilomètres parcourus.[1] À cela s'ajoute l'opération de services ferroviaires sur deux lignes: (CP) Montréal/Rigaud et (CN) Montréal/Deux-Montagnes. L'exploitation de l'ensemble de ces réseaux engendre en 1991 des dépenses de 593 M$.

Le métro de Montréal a été inauguré en octobre 1966, avec 26 stations et 26 kilomètres. Aujourd'hui, le nombre de stations atteint 65 et la longueur du réseau a plus que doublé. Après plus de 20 ans d'usage, les voitures de première génération du métro font l'objet d'un plan de réparations urgentes et essentielles, notamment à cause de la corrosion. Certains équipements des stations doivent aussi être remplacés ou modernisés, soit à cause d'une usure normale, soit pour améliorer leur sécurité ou leur efficacité. Les lignes de trains de banlieue sont également vétustes: certaines sont maintenant abandonnées, les autres font ou feront l'objet d'une modernisation.

Dans le programme triennal de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) pour 1991 à 1993, on relève que les besoins à long terme de la Société totalisent 1,4 milliards de dollars pour dix ans; 689 M$ sont envisagés pour 1991 à 1993, dont 284,6 M$ investis dans le maintien du patrimoine: achat et rénovation d'autobus urbains, programme de rénovation des voitures du métro, etc. Ces enveloppes budgétaires pourraient être revues à la lumière de la réforme de la fiscalité municipale qui entrera en vigueur en 1992.

1. Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal: *Budget 1991*: page 31.

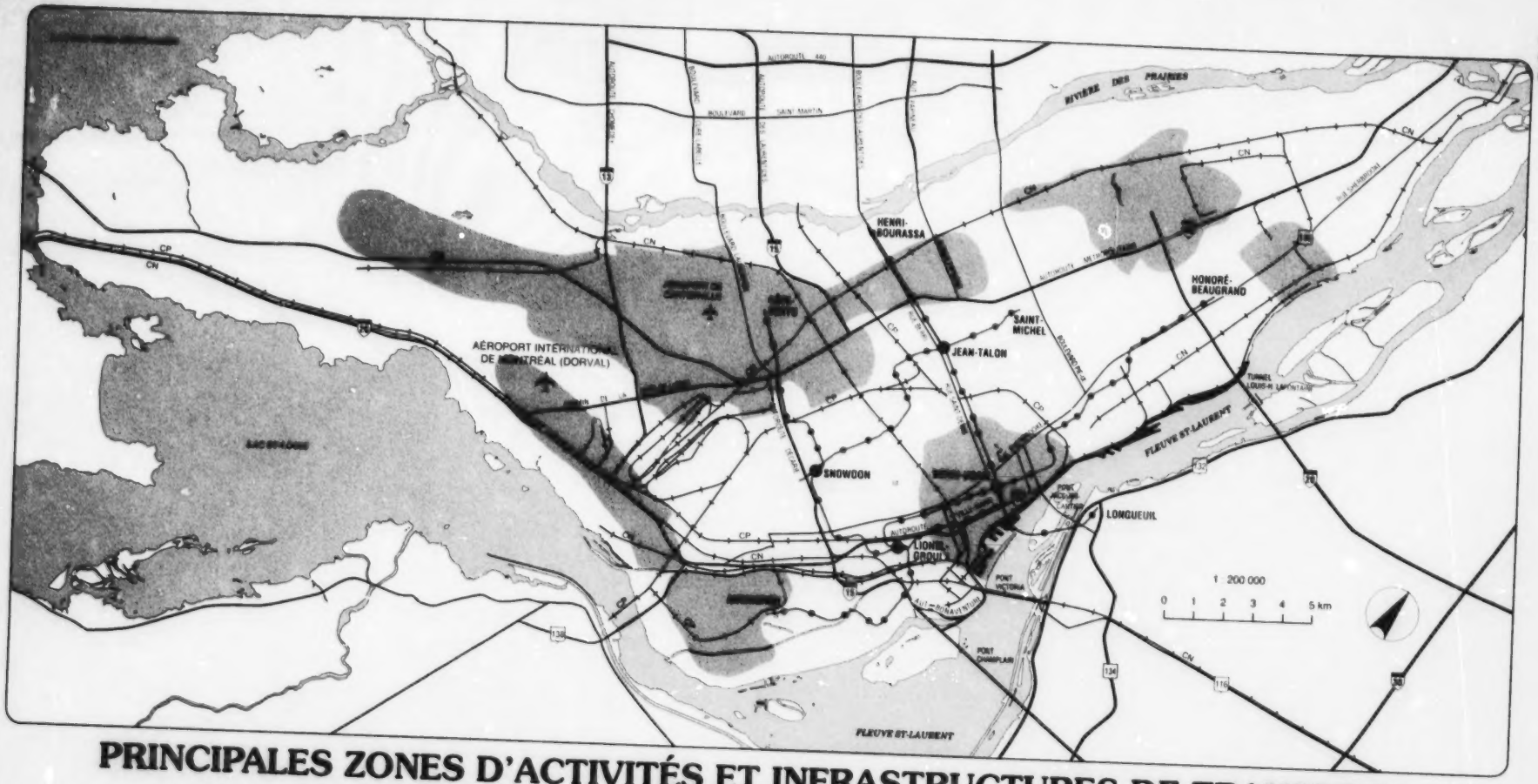
Dans le plan d'action déposé en 1988, le ministère des Transport reconnaît également les besoins exprimés par la STCUM concernant la conservation du patrimoine. La réparation de 336 voitures du métro est ainsi retenue: « Si ces voitures ne sont pas réparées sous peu, il faudra tôt ou tard les remplacer complètement, ce qui coûterait cinq à six fois plus cher. »[1] La modernisation des lignes de trains de banlieues est également incluse dans le plan. Au total, 289,5 M$ sont prévus par le MTQ entre 1988 et 1993 pour la rénovation du matériel et des équipements du transport collectif. Une somme de 70,4 M$ s'ajoute aussi pour divers travaux d'amélioration.

TABLEAU 49
CONSERVATION DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT EN COMMUN DE LA RÉGION MONTRÉALAISE
Plan d'action: 1988-1998 (MTQ)

	TOTAL	PÉRIODE	
	M$	1988-1993	1993-1998
Conservation des équipements			
— Rénovation de 336 voitures de métro (MR663)	60,00	60,00	
— Ligne de Rigaud: infrastructure et stations	12,50	11,00	1,50
— Ligne de Rigaud: achat ou réfection voitures	42,00	42,00	
— Ligne de Deux-Montagnes: modernisation	175,00	175,00	
	289,50	**288,00**	**1,50**
Améliorations			
— Garages d'autobus (STCUM)	46,00	46,00	
— Terminus d'autobus Rosemère	0,25	0,25	
— Terminus d'autobus Châteauguay	0,20	0,20	
— Réaménagement station de métro Longueuil	24,00	24,00	
	70,45	**70,45**	**8,00**

Enfin, en matière de transport des marchandises, rappelons les rôles importants assurés par le port et l'aéroport international de Montréal (voir le point 2.4.4). Au cours des dernières années, les installations portuaires existantes ont été améliorées et des travaux d'expansion ont été exécutés aux terminaux de conteneurs Racine et Cast. Quant à l'avenir, les autorités portuaires voudraient transférer à Contrecœur la manutention de certaines marchandises en vrac; les études d'impacts environnementaux de cette expansion éventuelle sont en cours. Notons aussi la présence sur l'île d'une infrastructure ferroviaire assez imposante supportant les activités des grandes sociétés C.P.-Rail et Canadien National ainsi que celles du Conseil des Ports nationaux.

1. MTQ. *Le transport dans la région de Montréal*. op.cit., page 16



PRINCIPALES ZONES D'ACTIVITÉS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Île de Montréal

- PRINCIPALES ZONES D'ACTIVITÉS
- PORT
- AUTOROUTES ET ARTÈRES PRINCIPALES
- RÉSEAUX FERROVIAIRES
- MÉTRO

Cartographie de base: Service de la planification du territoire, Communauté urbaine de Montréal, 1986.

HATRA inc., 1991

TABLEAU 50
GRANDS ÉQUIPEMENTS RÉGIONAUX
IMMOBILISATIONS DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

		Prolongement du métro	Traitement des eaux usées	Parcs régionaux	Autres[1]
Dépenses antérieures à 1990	M$	1 169,2	1 077,8	52,2[2]	45,9
	%	51,3	79,2	17,8	35,7
Dépenses estimées 1990	M$	8,3	59,5	50,8	10,3
	%	0,4	4,4	17,3	8,0
Dépenses prévues 1991 à 1993[3]	M$	224,7	211,9	149,8	65,2
	%	9,9	15,6	51,2	50,7

1. Comprenant un système de télécommunications, divers immeubles pour le Service de police, un établissement de récupération et de recyclage des déchets et un lieu d'élimination des résidus de la station d'épuration.
2. Dont 81 % ont servi à l'établissement des parcs (non à l'aménagement).
3. Programme triennal 1991-1992-1993.

Source: Communauté urbaine de Montréal; Programme triennal d'immobilisations 1991-1992-1993, le 6 décembre 1990.

3.4.2 Les infrastructures et les équipements liés à l'environnement

Bien que la préoccupation environnementale soit encore très centrée sur l'assainissement des eaux en ce qui a trait aux infrastructures, la gestion des déchets urbains a pris une place notable dans l'actualité régionale.

La politique gouvernementale pour les déchets s'oriente maintenant vers la réduction, le réemploi, la récupération, le recyclage et la valorisation des matières. La Ville de Montréal a défini un plan directeur de gestion intégrée des déchets. Montréal produit annuellement près de 900 000 tonnes de déchets et pour l'île de Montréal dans son ensemble ce total dépasse le 1,5 milliard de tonnes.[1] La quasi totalité des déchets de la métropole sont éliminés:

— au Centre de tri et d'élimination des déchets MIRON, dont la fermeture est prévue pour 1993,

— au site d'enfouissement de Rivière-des-Prairies, qui pourrait être comblé dès 1991,

— à l'incinérateur des Carrières, dont la vie utile se prolongerait encore une dizaine d'années.

Plusieurs projets sont envisagés par la Ville de Montréal pour satisfaire ses besoins dans ce domaine: une nouvelle usine de traitement, la collecte sélective, un projet-pilote de compostage, etc. Pour leur part, les autres villes de la CUM (à part Montréal-Nord associée à Montréal) ont créé en 1985 une

1. Jean-Pierre Panet; « Le plan directeur de gestion intégrée des déchets de la ville de Montréal », dans *Gestion locale et problématiques urbaines au tournant des années 1990*; UQAM; 1990; pages 119 à 130, figure 1.

Régie intermunicipale de gestion des déchets et mettent de l'avant un projet d'usine de traitement des déchets domestiques située à Montréal-Est.

Par ailleurs, l'assainissement des eaux a dominé la scène montréalaise en matière d'environnement au cours des dernières années en raison de l'importance des coûts et des infrastructures qui lui sont associés.

En octobre 1977 était signé le premier protocole entre le gouvernement et la CUM pour la construction d'un réseau d'interception et d'une station d'épuration des eaux usées. Mais on avait déjà débuté la conception des ouvrages (1972) et les travaux de réalisation (1974). Une partie des installations est en opération depuis 1984 et le reste devait l'être en 1990. Des travaux de réfection à l'usine d'épuration retardent cependant d'un an son achèvement et l'intercepteur sud-est de la station d'épuration ne sera terminé qu'au début de 1994.

À la fin de l'année 1990, les sommes déboursées pour le traitement des eaux de la CUM atteignaient 1 137,6 millions de dollars, dont 293 M$ pour la station d'épuration, 275 M$ pour l'intercepteur sud, 190 M$ pour l'intercepteur nord et les émissaires, 96,4 M$ pour la station de pompage et 283 M$ pour des travaux connexes.[1] Au total, les travaux coûteraient un peu moins de 1,4 milliard de dollars.

3.4.3 Les infrastructures municipales[2]

Les infrastructures publiques de la Ville de Montréal ont été développées au cours des 80 dernières années et même, pour certaines, au siècle dernier. Par exemple, plus de 50 % du réseau de distribution d'eau a été construit avant 1950. Certains équipements ont besoin de corrections majeures, d'autres ont déjà atteint ou dépassé leur durée de vie utile. Plusieurs installations ne répondent plus aux besoins accrus suscités par le développement de la ville. La modernisation ou le remplacement de plusieurs équipements municipaux est nécessaire à la fois pour assurer leur maintien en bon état et pour les adapter aux normes actuelles d'hygiène, de santé, de sécurité et d'environnement. Des programmes de réhabilitation, de correction, de construction-reconstruction ont été entrepris en 1989 par la Ville afin de mieux assurer l'alimentation en eau, l'évacuation des eaux, l'élimination des déchets, l'élimination de la neige ainsi que la sécurité des citoyens et des usagers de la route. L'ampleur des besoins à combler se chiffre entre 1,3 et 2,0 milliards de dollars pour une période de dix ans.

Par ailleurs, la revalorisation des infrastructures municipales de Montréal peut aussi être envisagée dans une perspective globale de réaménagement urbain.

Dans le contexte nord-américain, Montréal est déjà une ville centrale ancienne confrontée à l'exode de sa population et au desserrement spatial de l'activité économique, ceci se faisant le plus souvent au profit des banlieues environnantes. Pour redonner à son territoire les conditions de rétention et d'attraction nécessaires à son développement, Montréal a fait le pari d'un réaménagement urbain. Celui-ci se traduit par diverses opérations de remembrement foncier, de remise en disponibilité de terrains, de réfection d'infrastructures, etc. Il s'agit essentiellement de rajeunir les infrastructures

1. Informations obtenues de la Direction de l'assainissement urbain, ministère de l'Environnement, décembre 1990.

2. L'ensemble des observations de cette partie est tiré des documents suivants:
   - Ville de Montréal, *Bâtir Montréal*, novembre 1988, 27 pages.
   - Ville de Montréal, Service des travaux publics, Groupe de travail sur les équipements, *Projets d'équipements secteur infrastructures, proposition pour fins de discussions*, novembre 1988, 106 pages.
   - Ville de Montréal, *Programme triennal d'immobilisations 1991-1993*, septembre 1990.

TABLEAU 5.1
TRAVAUX DE RATTRAPAGE, DE DÉVELOPPEMENT ET DE SÉCURITÉ - VILLE DE MONTRÉAL
ESTIMATION DES INVESTISSEMENTS REQUIS 1989-1998
(en millions de dollars de 1988)

		Estimations OPDQ[1]
1. Alimentation en eau - production	268,9	(190,7)
2. Alimentation en eau - distribution	328,5	(235,1)
3. Drainage	561,0	(516,8)
4. Gestion des déchets	194,9	(44,9)
5. Structures routières		
a) ponts et tunnels	170,5	(100,0)
b) rues, trottoirs, ruelles	328,0	(135,9)
6. Circulation		
a) feux de circulation	21,4	
b) lampadaires	72,7	
c) conversion des luminaires	7,2	
d) déplacement hors rue	88,0	(88,0)
7. Déneigement	7,8	
Total	**2 048,9**	**(1311,4)**

1. À titre purement indicatif, selon une évaluation de l'OPDQ, les chiffres mis entre parenthèse font référence aux projets qui semblent directement liés à la réfection, à la rénovation, au remplacement, en gros des investissements apparemment imputables à la vétusté des équipements ou infrastructures. Le cas de l'usine de traitement et d'élimination des déchets n'a pas été pris en considération. Notons que tous ces chiffres étaient perçus en 1988 comme des propositions préliminaires.

Source: D'après des données présentées dans *Ville de Montréal, Groupe de travail sur les équipements, Projets d'équipements - secteur infrastructures, proposition pour fins de discussion*, novembre 1988, page 8.

physiques de Montréal (réseau de circulation résidentielles, commerciales, industrielles, etc.), d'offrir des espaces pour l'expansion future et d'améliorer la qualité de vie urbaine. Le redéveloppement urbain est ainsi devenu non seulement nécessaire, car il est vrai que plusieurs zones anciennes ont besoin de revitalisation, mais il est essentiel pour la suite du développement de la ville.

Une même problématique de redéveloppement était aussi au cœur des travaux de relance d'anciens quartiers de Montréal, dont ceux du Comité pour la relance de l'économie et de l'emploi du sud-ouest de Montréal (CREESOM). Le schéma d'aménagement de la CUM reconnaît aussi cette problématique en proposant la revitalisation et la revalorisation des parties centrales de son territoire. L'administration actuelle de Montréal continue également dans la voie entreprise au cours des dernières années, en poursuivant et en élargissant les PRAIMONT, en adoptant un nouveau programme de réaménagement des artères commerciales, en renégociant l'entente sur le Vieux-Montréal, etc.

On peut donc resituer dans une problématique élargie la question de la modernisation des infrastructures publiques à Montréal. Une partie importante des projets évoqués précédemment trouve alors une justification allant au-delà de la vétusté qui entraîne la réfection ou le remplacement. Le programme

triennal d'immobilisations déposé par la Ville à l'automne 1990 permet alors une relecture de cette question. On y a extrait une série de projets qui cadrent bien dans la perspective du réaménagement urbain. Ensemble, tous ces projets pourraient entraîner des investissements approchant le milliard de dollars, répartis sur plusieurs années.

Une part importante des dépenses du programme d'immobilisations de Montréal est liée aux mêmes infrastructures que celles mentionnées précédemment (alimentation en eau, structures routières, etc.). Une part notable concerne toutefois davantage des espaces et des bâtiments anciens à rénover ou à revitaliser. Mentionnons en particulier le programme de réfection et de modernisation des infrastructures dans les zones industrielles anciennes (50,9 M$), le réaménagement d'artères commerciales (27,3 M$), la rénovation du Palais de la civilisation (10,1 M$), la poursuite du réaménagement de la rue Notre-Dame (32,0 M$), le réaménagement de la rue de la Commune (13,0 M$), la remise en valeur du Marché Atwater (6,5 M$), la reconstruction du bâtiment de la cour de Lorimier (6,0 M$), etc.

TABLEAU 52
DÉPENSES PRÉVUES POUR LE RÉAMÉNAGEMENT URBAIN PAR LA VILLE DE MONTRÉAL
Synthèse

Coût brut en millions de dollars, dépenses prévues au programme triennal d'immobilisations, dépenses 1990, programmation des dépenses 1991 à 1993 et années ultérieures.

Travaux de réfection, de modernisation, de réaménagement, de revitalisation, de remise en état (rénovation, restauration) d'infrastructures et d'installations diverses.

	Coût total (M$)
Réaménagement résidentiel	54,44
Réaménagement de zones industrielles anciennes	50,87
Réaménagement d'artères commerciales	27,35
Réaménagement des espaces verts	34,75
Réaménagement d'équipements communautaires et sportifs	34,18
Réaménagement des infrastructures de transport urbain (ponts, tunnels, etc.)	102,5
Réaménagement d'infrastructures municipales (remplacement et remise en état de trottoirs, chaussées, lieux d'enfouissement, etc.)	461,54
Réaménagement multifonctionnel et autres (revitalisation du Vieux Montréal, rénovation, réaffectation du Marché Bonsecours, réfection de la Place Jacques-Cartier, remise en valeur du Marché Atwater, rénovation de l'Hôtel de Ville, réfection du Vieux-Palais, etc.)	175,16
Total	**940,79**

Note : Depuis l'annonce de ce programme triennal, Montréal a procédé à des compressions budgétaires dont on ignore les effets sur les dépenses prévues pour le réaménagement urbain. Le dépôt de la version 1992-1994 du programme d'immobilisations, en septembre 1991, indique une réduction de 19,4 % de l'ensemble des immobilisations prévues.

Source : D'après des données incluses dans le programme triennal d'immobilisations 1991-1993 de la Ville de Montréal, septembre 1990.

3.4.4 *L'éducation, la santé et les services sociaux*

L'éducation

Plus de 195 000 enfants sont inscrits dans les 460 écoles primaires et secondaires de l'île de Montréal. Ces niveaux rassemblent un peu plus des deux tiers de la population scolaire de la région. Le reste est réparti dans une dizaine de collèges d'enseignement général et professionnel (cégeps) dans une douzaine de collèges techniques privés, dans quatre universités ainsi que dans diverses institutions de niveau universitaire, (l'École nationale d'administration publique et l'École de technologie supérieure, affiliées à l'Université du Québec, l'École Polytechnique et l'École des Hautes études commerciale, affiliées à l'Université de Montréal).

Les niveaux scolaires collégial et universitaire reflètent davantage le rôle de Montréal comme métropole québécoise, en raison de la diversité des origines des étudiants et des spécialisations offertes. Les niveaux primaire et secondaire sont ceux qui collent le plus à une problématique régionale.

Ainsi, au cours des vingt dernières années, à la suite de la baisse de la natalité et à l'exode des jeunes ménages vers les banlieues de la couronne suburbaine, la baisse du nombre de jeunes a entraîné une diminution de la population scolaire. Cette décroissance a affecté le volume des investissements dans le réseau des écoles de l'Île aussi bien que les coûts de fonctionnement par élève.

Les effectifs scolaires dans les écoles primaires et secondaires de l'île de Montréal ne représentent plus aujourd'hui que la moitié de ce qu'ils étaient il y a vingt ans. Durant la décennie 1970, la population scolaire des niveaux préscolaire, primaire et secondaire chutait en moyenne annuellement de 14 450 élèves; durant la décennie 1980, cette variation moyenne était descendue à 4 463. Le creux de la vague de la décroissance des effectifs serait passé: de 1989 à 1990, la baisse n'a été que de 1 286.

Les principaux problèmes auxquels est maintenant confronté le réseau scolaire de la région ne concernent pas tant les équipements que le financement et la mise en œuvre de services et programmes adaptés à deux aspects de la réalité socio-économique montréalaise, soit:

— la sous-scolarisation de la population dans des quartiers défavorisés de Montréal,
— la multiplicité ethnique de plus en plus présente dans la population scolaire.

Le Conseil scolaire de l'île de Montréal (COSIM) estime que pour répondre aux besoins de quelques 50 000 élèves de milieux défavorisés, les commissions scolaires devraient compter sur un budget annuel d'environ 39 M$ alors que le budget actuel consenti est de 6,2 M$. Le montant additionnel requis équivaut à moins de 4 % du budget total consacré à l'éducation primaire et secondaire publique sur l'île de Montréal.[1]

Pour tenir compte de la présence grandissante des communautés culturelles, le COSIM évalue à environ 24 M$ annuellement le coût des mesures à modifier ou à créer par les commissions scolaires de l'Île (maternelles de francisation portées à plein temps, abaissement du rapport maître/élèves dans les classes d'accueil au secondaire, mise en place d'enseignants-ressources et d'agents de milieu, ...)[2]

1. Conseil scolaire de l'île de Montréal; *Les enfants de milieux défavorisés et ceux des communautés culturelles*; mémoire au ministre de l'Éducation sur la situation des écoles des commissions scolaires de l'île de Montréal; février 1991; pages 83.

2. idem, page 89.

TABLEAU 53
ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT ET EFFECTIFS SCOLAIRES NIVEAUX PRÉ-SCOLAIRE, PRIMAIRE ET SECONDAIRE ÎLE DE MONTRÉAL

Nombre d'écoles (1989-1990)		
PRIMAIRES		328
	françaises	240
	anglaises	88
SECONDAIRES		100
	françaises	61
	anglaises	39
MSSS[1]		32
Total		**460**
Effectifs scolaires[2]		
1970-1971		403 299
1975-1976		334 419
1980-1981		244 345
1981-1982		231 389
1982-1983		225 661
1983-1984		218 058
1984-1985		214 610
1985-1986		208 366
1986-1987		205 423
1987-1988		201 068
1988-1989		198 646
1989-1990		196 537
1990-1991		195 251
Variation annuelle moyenne		
décennie 1970		**– 14 450**
décennie 1980		**– 4 463**
Variation 1989 à 1990		**– 1 286**

1. Certaines écoles spéciales du Conseil scolaire de l'île de Montréal relèvent du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) et non d'une commission scolaire.
2. Il s'agit des effectifs des commissions scolaires associées au Conseil scolaire de l'île de Montréal; notons qu'en 1990 environ 2 500 élèves de la commission scolaire du Lakeshore sont à l'extérieur de l'île de Montréal.

Source: Conseil scolaire de l'île de Montréal.

La santé et les services sociaux

Le réseau de la santé et des services sociaux de l'île de Montréal comprend 210 établissements dont 74 hôpitaux généraux, spécialisés et ultra-spécialisés, 107 centres d'accueil, 26 centres locaux de services communautaires et trois centres de services sociaux. Dans l'ensemble de ces établissements, on relève environ 35 000 lits (1988).

Malgré une amélioration au cours des récentes années, le problème de l'encombrement des salles d'urgence persiste à Montréal. Parmi les causes de cette situation on relève une accessibilité réduite aux lits de courte durée ou de soins aigus, une distribution inadéquate des lits au sein de la région métropolitaine et le vieillissement de la population.[1]

1. Pour une mise au point récente sur cette question voir l'allocution de M. Marcoux du CSSSRMM devant le Comité sénatorial qui étudiait l'accessibilité aux services hospitaliers de soins de courte durée au Canada, mai 1990.

Par ailleurs, tout comme d'autres infrastructures et équipements publics, le réseau hospitalier montréalais a vieilli et est confronté à l'évolution technologique.

[redacted]

Catégorie d'établissements	Caractère Public	Privé	Total
Centre hospitalier	53	21	74
— courte durée	34	4	38
— longue durée	15	17	32
— vocation psychiatrique	4	0	4
Centre d'accueil	62	45	107
— hébergement	30	37	67[1]
— réadaptation	32	8	40
mésadaptés sociaux	14	2	16
handicapés physiques	3	2	5
handicapés mentaux	11	1	12
toxicomanes	3	1	4
cas psychiatriques	0	1	1
mères en difficulté	1	1	2
Centre local de services communautaires (CLSC)	26	0	26[2]
Centre de services sociaux (CSS)	3	0	3
Total	**144**	**66**	**210**

1. N'incluant pas dix centres d'accueil et d'hébergement administrés par des centres hospitaliers et des CLSC.
2. N'incluant pas quatre CLSC administrés par un centre hospitalier, des centres d'accueil et par un centre de services sociaux.

Source: Conseil de la santé et des services sociaux de la région de Montréal métropolitain; *Répertoire des établissements publics et privés de santé et de services sociaux de Montréal et de Laval*, octobre 1990.

Plusieurs établissements hospitaliers de Montréal ont une longue histoire faite d'agrandissements successifs, de modifications et de rénovations diverses. Malgré cela, le parc immobilier des hôpitaux montréalais nécessite d'importants travaux visant le maintien et l'adaptation des immeubles. De plus, plusieurs intervenants du domaine de la santé déplorent l'état de désuétude des équipements des centres hospitaliers et la faiblesse des budgets alloués pour le remplacement et la modernisation de ceux-ci. Un important rattrapage serait requis à cet égard.

Après des études sur ce sujet en 1984[1] et en 1986[2], le Conseil de la santé et des services sociaux de la région du Montréal métropolitain refaisait en 1988 le bilan des travaux de rénovation, d'agrandissement et de réaménagement jugés nécessaires en regard de la vétusté fonctionnelle des établissements hospitaliers des régions de Montréal et de Laval. L'inventaire des besoins totalisa alors 447,9 millions de dollars, dont près de 45 % pour des projets majeurs de réaménagement. Le bilan pour 48 établissements était le suivant:

1. Conseil de la santé et des services sociaux de la région de Montréal métropolitain. *Étude régionale de vétusté sur les déficiences des édifices et équipements des centres hospitaliers publics. Région 06-A*, juin 1984.

2. Conseil de la santé et des services sociaux de la région du Montréal métropolitain. Commission des immobilisations des centres hospitaliers. *Étude régionale des équipements médicaux spécialisés des centres hospitaliers publics de la région 06-A*, juin 1986.

TABLEAU 55
BILAN RÉGIONAL DES BESOINS DIFFÉRÉS À LA VÉTUSTÉ DES ÉTABLISSEMENTS HOSPITALIERS
Île de Montréal et Laval
1988

	M$
Rénovation d'un service (superficie existante)	122,3
Réaménagement, agrandissement de services (ajout de superficie)	59,8
Réaménagement, agrandissement de services (superficie disponible)	20,6
Développement de services	19,8
Projets majeurs de réaménagement	200,4
Augmentation de capacité	25,0
Total	**447,9**

Source: Conseil de la santé et des services sociaux de la région de Montréal métropolitain, *Bilan régional- vétusté fonctionnelle*, 17 juin 1988.

En novembre 1989, dans le cadre d'une étude sur le financement des actifs des centres hospitaliers québécois[1], le comité des directeurs des services aux établissements des conseils régionaux (CRSSS) acceptait de prendre la valeur de remplacement comme critère majeur afin d'évaluer les besoins en matière de vétusté des immobilisations et des équipements hospitaliers. À partir d'une analyse statistique d'un groupe-témoin de centres hospitaliers, tenant compte de durées de vie types, on a ainsi établi à 76,7 M$ les besoins annuels de remplacement des biens mobiliers des régions de Montréal et de Laval. La même méthode fut utilisée pour déterminer les besoins annuels de maintien en bon état du parc immobilier compte tenu de sa vétusté physique et fonctionnelle. Ces besoins pour Montréal ont été établi à 69,4 M$ par an. Le tableau suivant résume ces résultats et présente la part de Montréal par rapport à l'ensemble du Québec.

TABLEAU 56
BESOINS ANNUELS POUR LE MAINTIEN DES ACTIFS DES ÉTABLISSEMENTS HOSPITALIERS
1989

Territoires	Parc mobilier (000 $)	Parc immobilier (000 $)	Total (000 $)	%
Île de Montréal et Laval	76 747	69 386	146 133	41,2
Le Québec	179 197	175 654	354 851	100,0

Source: CRSSS-03, *Financement des actifs des centres hospitaliers (immobilisations, mobilier et équipements)*, 1989.

Or, pour assurer le maintien en bon état des actifs, l'ensemble du réseau hospitalier montréalais dispose de marges d'emprunt dont le montant est bien inférieur aux besoins ainsi évalués, soit entre 20 et 30 millions de dollars par année (par exemple: 22,8 M$ en 1988-1989).

Notons enfin que la valeur de remplacement du parc immobilier des hôpitaux de la région 06-A (Île de Montréal et Laval) est estimée à 2,7 milliards de dollars (39,7 % du Québec) et celle des biens mobiliers à 898,7 millions de dollars.[2]

1. CRSSS-03, *Financement des actifs des centres hospitaliers (immobilisations, mobilier et équipements)*, 1989.

2. *Financement des actifs des centres hospitaliers*, op. cit., annexe VI et VII.

FAITS SAILLANTS
URBANISATION, ESPACES, ÉQUIPEMENTS

BILAN DE MONTRÉAL
1990

OCCUPATION DES SOLS

Territoire de l'île de Montréal (1989) : 42 112 hectares occupés par l'habitation (42 %), les industries (14 %), les emprises routières, carrières et utilités publiques (16 %), les commerces et bureaux (6 %), les parcs, golfs, réserves (11 %), etc. ; 7 448 hectares vacants.

TENDANCES DE L'URBANISATION

— À long terme (trente dernières années) :

- mobilité résidentielle vers les banlieues, puis de plus en plus entre les banlieues elles-mêmes ;
- un tertiaire courant, surtout commercial, qui suit cette population ; maintien de la prépondérance du centre-ville ;
- un desserrement des emplois industriels surtout à partir du centre (ville de Montréal) ;
- impacts : sensibilisation aux coûts publics de l'étalement urbain, débat sur le développement comparé du cœur de la métropole et des banlieues qui l'entourent.

— Réactions des acteurs publics : protection du territoire agricole, option d'aménagement favorisant l'île de Montréal, redéveloppement urbain (« Opération 20 000 logements », rénovation des anciennes zones industrielles, mise en valeur du Vieux-Montréal, etc.)

— Changements au cours des années 80 : ralentissement de la croissance, réanimation urbaine dans les quartiers anciens de Montréal, urbanisation mieux planifiée par les villes, changements socio-démographiques dans les ménages ;

— Événements et facteurs récents réengageant le débat centre-banlieues : le plan de transport de 1988 et le dézonage agricole, les données récentes sur la construction de logements (part de l'île dans la métropole : 42,4 % de 1983 à 1987, 30,9 % de 1988 à 1990) et sur la mobilité résidentielle (solde migratoire négatif de l'île par rapport à la couronne suburbaine : – 11 062 en 1984-1985, – 28 571 en 1988-1989)

INFRASTRUCTURES, ÉQUIPEMENTS ET SERVICES PUBLICS

— Besoins de modernisation et de remise en état à cause du vieillissement et de la vétusté physique et fonctionnelle de plusieurs équipements et infrastructures publiques : réseau d'utilité publique, routes et autoroutes, premières voitures du métro, bâtiments et équipements hospitaliers, zones industrielles anciennes, etc.

— Estimation des coûts pour le maintien ou la remise en état, l'adaptation aux normes, le rattrapage d'entretien, le remplacement, etc. : 1,8 milliard de dollars au moins sur dix ans pour les infrastructures de transport, les hôpitaux et les infrastructures municipales.

PARTIE 4 DES ORIENTATIONS ET DES PRIORITÉS

Plusieurs stratégies de développement ont été énoncées pour Montréal au cours des dernières années. Les orientations et priorités les plus connues furent celles des sommets économiques du Grand Montréal (1981 et 1986) ainsi que celles du rapport Picard (1986), reprises ensuite dans l'Entente Canada-Québec sur le développement économique des régions (EDER 1988).[1] Les plus récentes stratégies sont celles mises de l'avant par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain en 1989 (« Une stratégie de développement économique de Montréal » ou « Montréal oblige ») et la stratégie concertée pour le développement de l'emploi présentée en 1990 par les principaux intervenants de la région montréalaise. L'OPDQ a effectué sa propre synthèse de ces diverses démarches et présenté en 1988 et en 1990 un dossier sur les orientations et priorités de développement pour les régions de Montréal et de Laval. Enfin, le Comité ministériel permanent du développement du Grand Montréal (CMPDGM) termine un document d'orientations servant de cadre aux interventions du gouvernement du Québec et visant à redresser la courbe de croissance de l'économie montréalaise.

La haute technologie et la R-D, les dimensions internationales de même que la formation de la main-d'œuvre et l'éducation sont parmi les axes sur lesquels s'appuient plusieurs visions du développement de Montréal. Ces éléments font l'objet d'un large consensus. Ils sont associés aux activités tertiaires de haut niveau considérées comme stratégiques pour la reconversion structurelle de l'économie régionale. Plusieurs intervenants régionaux ont néanmoins souligné l'importance du maintien et de l'amélioration des activités manufacturières dans la région. De plus, les impacts des transformations désirées pour Montréal risquent d'être de plus en plus lourds pour la main-d'œuvre existante si celle-ci ne bénéficie pas de mesures d'adaptation ou pour la main-d'œuvre future si la formation reçue n'est pas adéquate. D'où l'importance accordée à la formation de la population active, en entreprises, dans les écoles spécialisées, etc.

En outre, les dernières années ont vu le développement local, dans les quartiers, émerger comme une dimension complémentaire au développement de Montréal comme métropole. Certains quartiers plus anciens et plus défavorisés ont déjà eu à subir les effets de la restructuration de l'espace et de l'économie métropolitaine. Ils ont besoin d'une relance globale (sociale, économique, spatiale) qui tienne compte de leurs particularités et des ressources déjà en place. Dans ce contexte, des comités ont élaboré des avenues de relance pour l'économie et l'emploi de l'Est de Montréal et du sud-ouest de Montréal (CREEEM, 1986, CREESOM, 1989). De même, la Ville de Montréal a présenté un plan d'action pour la promotion de l'emploi dans les zones défavorisées: « Partenaires dans le développement économique des quartiers » (1990). Ces opérations ont été suivi de mesures importantes auxquelles contribuent la plupart des intervenants socio-économiques.

Les liens possibles entre l'échelle locale de la relance et l'échelle métropolitaine du développement ne sont toutefois pas précisés. La Ville de Montréal, entre autres, est toutefois consciente de cette articulation nécessaire. Dans son mémoire devant la Commission pour l'avenir politique et constitutionnel du Québec elle insistait pour que la dynamique particulière de Montréal soit comprise « comme la résultante de quatre grandes vocations que doivent remplir la région et sa ville centrale: « internationale », dans le réseau des

1. Une synthèse de la plupart de ces dossiers a été effectuée en mai 1989 par Sylvain Lefebvre de l'INRS-Urbanisation à la demande de la Ville de Montréal, intitulée « Synthèse des stratégies de développement économique pour la région de Montréal », 45 pages.

grandes villes, « métropolitaine », avec des enjeux touchant l'ensemble du Québec, « régionale », avec un rôle de ville centrale à assumer dans une agglomération confrontée à plusieurs tendances de développement, et « locale », avec des préoccupations pour ses quartiers.

Par ailleurs, au cours des récentes années, certains aspects ont pris une place de plus en plus importante, une place qui paraissait moins évidente antérieurement, à savoir :

— le rôle accru des immigrants, ceux-ci étant considérés comme une composante sociale et économique majeure de la dynamique régionale,

— le rôle stratégique des technologies de communications, l'information étant devenue une matière première de premier rang pour le développement des activités économiques,

— le rôle grandissant des exportations, la conquête des marchés extérieurs étant vue comme une nécessité pour assurer la croissance dans le contexte actuel de libre-échange et de mondialisation des économies.

Enfin, plusieurs stratégies ou lignes directrices ont été élaborées par la Ville de Montréal, Chambre de commerce, la Communauté urbaine ou le gouvernement du Québec pour des secteurs particuliers tels que les biotechnologies, la culture, le tourisme, les communications, le transport des personnes, la mode et le design, l'habitation, les espaces verts, etc.

RÉSUMÉ
DES ORIENTATIONS ET DES PRIORITÉS POUR MONTRÉAL

Le rapport Picard (1986)

- *rétablir Montréal dans son rôle de pôle majeur de développement au Canada et au Québec;*
- *faire de Montréal une grande ville à vocation internationale;*
- *centrer le plan stratégique de développement de Montréal sur sept axes de développement:* activités internationales, haute technologie, finance et commerce international, design, industries culturelles, tourisme, transport.

La Chambre de commerce de Montréal

Montréal comme ville internationale (1985)

- *maintenir à Montréal un environnement propice à la création et à l'expansion d'entreprises;*
- *enrichir le caractère bilingue et cosmopolite de Montréal;*
- *accentuer le caractère international de Montréal, de son économie et de ses entreprises;*
- *favoriser à Montréal l'émergence d'une nouvelle génération d'entreprises et de centres de décisions importants;*
- *concentrer à Montréal les secteurs de haute technologie: aérospatial, électronique et biotechnologie.*

« Montréal oblige » (1989)

- *Montréal doit favoriser la conversion de ses entreprises aux nouvelles technologies* (robotisation, gestion informatisée);
- *Montréal doit susciter l'émergence et le développement d'entreprises de haute technologie* (support à la R-D, politique fiscale favorable, impartition);
- *Montréal doit accroître la part et la qualité de la recherche et du développement au sein de ses entreprises* (innovations, implantation rapide des nouvelles technologies, vigies technologiques);
- *Montréal doit être reconnue pour la haute qualité de ses maisons d'enseignement et pour la collaboration entre elles et le milieu des affaires* (meilleur financement des universités, rehausser le niveau secondaire, plus de diplômés en sciences et en génie);

- *Montréal doit accentuer son caractère de ville internationale;*
- *Montréal doit se distinguer des autres grandes villes internationales par son exceptionnelle qualité de vie* (vie culturelle intense, milieu de vie multiculturel, environnement de qualité).

Une stratégie régionale concertée pour l'emploi (1990)

(Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Bureau de Commerce de Montréal, Confédération des syndicats nationaux, Conseil des travailleurs et travailleuses du Montréal métropolitain, Communauté urbaine de Montréal, Ville de Montréal, Conférence des maires de la banlieue de Montréal)

- *investir dans les infrastructures des zones industrielles de l'île de Montréal:* nouveaux parcs industriels, revitalisation des anciennes zones (décontamination et réaménagement d'infrastructures);
- *améliorer l'accessibilité de la zone centrale et des zones industrielles de l'Île:* priorité à l'axe du Métropolitain, aux boulevards Ville-Marie et Henri-Bourassa, voies réservées au transport en commun;
- *accroître les efforts de promotion et de prospection:* plus de budget à la prospection économique des marchés étrangers, intensification de la promotion touristique des attraits de l'Île;
- *améliorer la formation:* intensification des efforts de formation, rôle accru aux organismes du milieu;
- *prospecter et occuper les nouveaux créneaux d'activités:* orientation vers l'exportation, vers les nouveaux marchés de la haute technologie (secteurs prioritaires: biotechnologie, microélectronique, aérospatial, informatique), plus de support à la R-D, production de biens respectant les préoccupations environnementales;
- *développer une vision équilibrée de l'agglomération montréalaise:* traduction de cette vision dans une option fondamentale d'aménagement, un plan de transport et une priorisation conséquente des interventions.

Desseins sur Montréal 3 (1990)

(perception d'experts, d'ateliers et de groupes de travail)

- tenir compte du fait que la structure montréalaise est multipolaire (sous-centres);

— ne pas négliger les activités manufacturières même si la tertiarisation de l'économie est la voie de l'avenir;

— associer les organisations ethniques à la relance de Montréal;

— asseoir le développement de Montréal sur la matière grise sous l'impulsion d'un leadership régional et promouvoir un haut niveau d'excellence des institutions d'éducation;

— cultiver l'image de Montréal comme celle d'une agglomération urbaine intermédiaire, ouverte internationalement vers des villes comme Boston ou Lyon;

— mettre l'accent sur une économie métropolitaine reliée aux universités, aux nouvelles industries, au tertiaire supérieur, à la culture et à l'information;

— protéger et mettre en valeur l'environnement du Grand Montréal par une meilleure gestion de pollution et par la récupération des espaces verts.

L'Office de planification et de développement du Québec (1990-1991)

Dimensions internationales
Promouvoir, consolider, accentuer le caractère international de Montréal (industries et services de haut niveau).

Haute technologie
Favoriser le développement des secteurs de haute technologie à potentiel élevé (aéronautique, biotechnologie, communications et technologies spatiales, micro-informatique, etc.).

Relèvement socio-économique
Favoriser une relance économique et un relèvement social dans les quartiers défavorisés.

Restructuration économique
Accélérer la reconversion structurelle de l'économie montréalaise selon des axes privilégiés: activités internationales, haute technologie, finance et commerce international, design, industries culturelles, tourisme, transport et assurer les mesures d'adaptation de la main-d'œuvre conséquentes (cf. rapport Picard (1986) et entente EDER (1988)).

Redéveloppement urbain
Appuyer la consolidation et la revitalisation des espaces urbains anciens de Montréal et la mise en valeur de la qualité du cadre de vie.

Concertation régionale
Soutenir la mise en place de mécanismes de concertation régionale et intermunicipale autour des grands enjeux du développement de la métropole.

Intégration Montréal — autres régions
Encourager une plus grande intégration entre les économies des régions du Québec et soutenir à cet égard le rôle de pôle de développement de Montréal.

CONCLUSION

L'accélération de la récession au cours des derniers mois a occasionné un recul important de l'économie montréalaise. Les dépenses d'immobilisations, qui avaient soutenu la croissance, ont chuté. L'entrée en vigueur de la TPS fédérale et l'élargissement de l'assiette de la taxe de vente québécoise ont accentué le recul. Le marché du travail accuse fortement le coup : entre le premier trimestre de 1990 et celui de 1991, il y a eu une perte de 53 000 personnes occupées dans l'île de Montréal et à Laval et le taux de chômage y a sauté de 10,5 % à 14,7 %.

Cette situation met encore plus en évidence le problème de la pauvreté à Montréal. On a assisté au cours des récentes années à une prise de conscience élargie du degré de défavorisation socio-économique de plusieurs quartiers montréalais. De nombreuses actions publiques ont heureusement été prises, suite à l'action de groupes populaires, d'organismes scolaires, de comités de relance (CREEEM, CREESOM), du milieu des affaires, de la Ville de Montréal, des syndicats, etc. : plan d'actions de la Ville en matière de développement local, mesures d'employabilité spécifiques pour la main-d'œuvre en difficulté des quartiers, programme alimentaire de 10 M$ du ministère de l'Éducation pour les enfants des milieux défavorisés, etc.

On constate par ailleurs que, dans les médias, plusieurs analystes supputent sur la fin prochaine de la récession. On serait dans « le creux de la vague » de celle-ci mais plusieurs s'entendent pour indiquer que la reprise sera lente : demande trop faible, dette publique trop élevée, investisseurs trop incertains, etc. Des données encourageantes toutefois pour les premiers mois de 1991 : une relance de la construction a été enclenchée, le nombre de faillites baisse légèrement, les livraisons manufacturières et les exportations se sont accrues. La reprise de la production ne s'accompagne cependant pas encore d'une relance de l'emploi, qui se manifeste habituellement plus tard dans la reprise. Les analystes ne prévoient d'ailleurs pas d'améliorations sensibles au plan de la population active avant deux ou trois ans.[1]

Il existe d'autres signes positifs pour le moyen ou le long terme. La hausse du taux de natalité au cours des deux dernières années et une immigration accrue reporteront le problème de la dépopulation régionale. La restructuration de l'économie régionale sur des bases plus solides a été enclenchée. Plusieurs programmes publics d'aide ont été mis en place et de nombreux investissements privés sont en cours pour favoriser la modernisation des entreprises et développer des secteurs plus productifs, plus exportateurs (les communications, les services aux entreprises, l'aéronautique, etc.). Au plan des infrastructures, l'extension des parcs industriels, la poursuite de la revitalisation des artères commerciales, le développement d'un Technoparc offriront de meilleures structures d'accueil pour les activités.

Des efforts importants sont également en cours pour faciliter l'adaptation de la main-d'œuvre aux transformations de l'économie. Les sommes nécessaires pour relever ce défi sont très élevées. On s'interroge de plus en plus sur les sources du financement, sur les maîtres d'œuvre de la formation et sur la nature de celle-ci, que ce soit pour la future main-d'œuvre ou pour les travailleurs et travailleuses déjà en emploi. Cet enjeu est majeur pour le devenir de la région étant donné la sensibilité de son économie à la concurrence internationale, les modifications qu'elle subit et devra encore subir ainsi que le volume important de sa main-d'œuvre en difficulté.

1. Michel Monette : *Le marché du travail des régions de Montréal et de Laval, bilan 1990 et perspectives 1991-1995* : document de travail, mai 1991, 22 pages.
Commission de l'Emploi et de l'Immigration du Canada, Direction de la planification stratégique, Réseau Île de Montréal. *Problématique du marché du travail et Profil de clientèles-prestataires, Île de Montréal*, avril 1991, 25 pages.

Enfin, même si le rythme de l'urbanisation a ralenti, le développement urbain se poursuit, mieux planifié qu'auparavant par les pouvoirs publics, plus dense dans son occupation du sol. La concurrence entre les banlieues et la ville de Montréal pour attirer les ménages aussi bien que les entreprises est encore très forte. Une telle situation se répercute finalement sur les choix de priorités quant au développement des infrastructures publiques (tronçons autoroutiers, ponts, hôpitaux, équipements d'assainissement de l'eau, etc.).

Gouvernement du Québec
Ministère du Conseil exécutif
Office de planification et de développement du Québec